



در گفت‌وگو با یک کارشناس صنعت خودرو
مطرح شد:

رانت واردات، نفس
تولید قطعات را گرفت

صفحه ۱۴



«سراتو» خوشنام در بازار سدان‌ها

صفحه ۸

مشاور انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

انحصار مطلق در سایه عدم آزادسازی واردات خودرو

هدف اصلی دولت از باز کردن واردات، افزایش درآمد و مدیریت منابع مالی است. تجربه‌های گذشته نشان می‌دهد هرگاه مزایای اقتصادی برای جامعه ایجاد شده، این اقدام ناشی...

صفحه ۳

در هفت ماهه نخست سال جاری رقم خورد:

درآمد ۴۸ همتی
«ایران خودرو»
بارشد ۷۱ درصدی

صفحه ۵

فقدان نظام تنظیم‌گری عامل دامپینگ
قیمت شده است:

معضلات استفاده از
تاکسی اینترنتی در کشور

افزایش نرخ کرایه در برخی ساعات روز، تایید نکردن
درخواست مسافر به منظور بالا بردن آنلاین هزینه...

صفحه ۱۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

نقش بیمه در خطرات
پنهان آموزش رانندگی

درحالی که آموزش رانندگی بخش جدایی‌ناپذیر از
ارتقای ایمنی جاده‌هاست، تصادفات خودروهای...

صفحه ۲

استراتژی شفاف‌سازی در بازار وارداتی‌ها

تاو موتور با «فروش از موجودی واقعی» اعتماد را به بازار خودرو بازمی‌گرداند

صفحه ۱۵



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷



صنایع خودروسازی ایبیا

MAHAN KOREA
71
KGM

KHAN
MUSSO GRAND
DIESEL VERSION

نهایت ماجراجویی
۵ سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر گارانتی



شدن نمادهای «J» و «T» را تداعی می کنند. در نمای عقب نیز چراغ های عمودی با یک نوار نوری سر تاسری به یکدیگر متصل شده اند. این خودرو از نسل فعلی جتور X70 پلاس (فیدلیتی پرستیز) بزرگ تر شده که نوبدبخش فضای کابین جادار تری است. در بخش فنی، جتور دو انتخاب پیش روی خریداران قرار داده است. موتور اول یک واحد ۱.۵ لیتری توربوشارژ با قدرت ۱۸۱ اسب بخار و مصرف سوخت ترکیبی ۷.۴۱ لیتر در هر صد کیلومتر است. اما گزینه جذاب تر، موتور ۲.۰ لیتری توربوشارژ است که می تواند ۲۵۱ اسب بخار قدرت تولید کند. هر دو پیشران به یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک (BAT) متصل شده اند که یک ارتقای قابل توجه نسبت به گیربکس های دو کلاچه فعلی محسوب می شود.

نسل جدید جتور X70L که آینده فیدلیتی بهمن موتور را به تصویر می کشد، با طراحی جدید و پیشرفته های قدرتمند در چین رونمایی شد. شرکت جتور، زیر مجموعه چری از جدیدترین محصول خود، شاسی بلند جتور X70L رونمایی کرد. این خبر برای بازار ایران از اهمیت ویژه ای برخوردار است؛ چرا که این خودرو در واقع نسل آینده مدل های محبوب فیدلیتی و فیدلیتی پرستیز بهمن موتور را به نمایش می گذارد و تصویری روشن از تغییرات احتمالی این شاسی بلند پر فروش در کشورمان ارائه می دهد. جتور X70L از زبان طراحی جدید این شرکت با نام «Family Face» بهره می برد که بارزترین مشخصه آن، جلو پنجره بسیار بزرگ با نوارهای کرومی افقی است. چراغ های جلو با طراحی نامنظم خود، هنگام روشن



فیس لیفت برای جتور «ایکس ۱۷۰»

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

نقش بیمه در خطرات پنهان آموزش رانندگی



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir



توضیح داد: «بیمه شخص ثالث ابتدا خسارت زیان دیده را پرداخت می کند، بدون این که تعیین مقصر مقدم باشد. سپس اگر لازم باشد، شرکت بیمه می تواند برای بازپس گیری مبلغ، اقدام قانونی علیه موسسه یا هنرجو انجام دهد. این روش تضمین می کند که حقوق آسیب دیدگان حفظ شود و درعین حال موسسات آموزش رانندگی تحت فشار غیرمنطقی قرار نگیرند.» وی در مورد بیمه بدنه خودروهای آموزش رانندگی نیز گفت: «یکی از شروط اساسی بیمه بدنه، نظارت مربی بر رانندگی هنرجو است. اگر هنرجو بدون حضور مربی اقدام به رانندگی کند، پوشش بیمه ممکن است مختل شود. این محدودیت در واقع یک استاندارد حفاظتی است تا ریسک خسارت کاهش یافته و امنیت آموزش

افزایش یابد.» او به میزان مسئولیت هنرجو در حوادث رانندگی هم اشاره کرد و گفت: «مسئولیت مستقیم با موسسه است؛ اما اگر اشتباه هنرجو واضح باشد، بیمه حق رجوع قانونی دارد. بنابراین موسسات باید ضمن آموزش دقیق، هنرجو را به رعایت قوانین و حضور مربی ملزم کنند.» این کارشناس بیمه، تفاوت ساختاری بیمه خودروهای آموزش رانندگی با خودروهای عادی را نیز تشریح کرد و گفت: «بن بیمه ها از نظر نرخ، پوشش و محدودیت های جغرافیایی و زمانی با بیمه عادی متفاوت هستند. پوشش فقط در محدوده ها و شرایطی معتبر است که در قرارداد قید شده است؛ مانند ساعات رانندگی، حضور مربی و محدوده جغرافیایی مجاز.»

وی در ادامه به چالش های قانونی پرداخت و افزود: «قوانین فعلی پایه مناسبی برای بیمه خودروهای آموزش رانندگی فراهم کرده اند؛ اما برای حمایت بهتر از هنرجو و موسسات، آیین نامه های لازمند شفاف سازی بیشتری هستند. به ویژه در بخش مسئولیت حقوقی و نحوه رجوع بیمه به مقصر حادثه، اصلاحات می تواند ابهامات را کاهش دهد.» مرادی همچنین نقش بیمه در ارتقای ایمنی آموزش رانندگی را پررنگ دانست و گفت: «ساختار بیمه ای موجود می تواند انگیزه کافی برای موسسات ایجاد کند تا استانداردهای آموزش و ایمنی را رعایت کنند. موسسات موظف هستند علاوه بر رعایت مقررات، نظارت کامل بر هنرجو داشته باشند تا ریسک حوادث به حداقل برسد.» وی در پایان افزود: «روشن است که بیمه خودروهای آموزش رانندگی نه تنها ابزاری برای جبران خسارت، بلکه عامل تعیین کننده ای در کاهش ریسک و افزایش استانداردهای آموزش رانندگی است. موسسات و هنرجویان باید آگاه باشند که رعایت قوانین و حضور مربی، شرط لازم برای بهره مندی از پوشش بیمه ای کامل است.»

تعویق خصوصی سازی و مسیر پر خطر صنعت خودرو

نظارت، به تهدیدی برای تولید داخلی تبدیل شده است. در حالی که قطعه سازان داخلی با صف طولانی تخصیص ارز مواجه هستند، منابع ارزی صرف واردات محدود خودروهایی می شود که نه از نظر تیراژ تاثیرگذارند و نه از نظر تکنولوژی ارزش افزوده ای برای صنعت ایجاد می کنند. این وضعیت، زنجیره تامین داخلی را تضعیف و وابستگی ارزی را عمیق تر کرده است.

افزایش نرخ ارز که تاثیری مستقیم و حداقل ۵۰ درصدی بر قیمت نهایی خودرو دارد، همچنان پاشنه آشیل این صنعت است. حتی خودروهایی که با برچسب «ملی» عرضه می شوند، ارزی بالایی دارند و بخشی از قطعاتشان از خارج تامین می شود. در چنین شرایطی، تداوم قیمت گذاری دستوری تنها باعث فشار مالی بر خودروساز، افت کیفیت و کاهش انگیزه برای سرمایه گذاری در فناوری های جدید می شود. نتیجه، همان است که امروز در بازار می بینیم: رکودی سنگین، قیمت هایی غیر واقعی و چشم اندازی تیره برای تولید. صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری به تصمیمات شفاف، جسورانه و ساختار شکنانه نیاز دارد. نه با تزریق نقدینگی و حمایت موقت، بلکه با اصلاحات عمیق نهادی؛ از جمله آزادسازی تدریجی قیمت ها، واگذاری واقعی سهام دولت به بخش خصوصی متخصص و الزام به رقابت سالم میان تولید کنندگان داخلی و خارجی. اگر این اصلاحات انجام نشود، بحران کنونی نه تنها برطرف نخواهد شد، بلکه می تواند کل زنجیره ارزش خودرو را به حاشیه ببرد. صنعت خودرو نیازمند اعتماد است؛ اعتماد به بازار، به رقابت و به توان بخش خصوصی. هر تصمیمی غیر از این، صرفا ادامه دور باطل حمایت از ناکارآمدی خواهد بود.

بازار خودرو در شرایطی قرار گرفته که نه تولید کننده انگیزه ای برای افزایش تیراژ دارد، نه مصرف کننده توان مالی برای خرید. سقوط

قدرت خرید خانوارها، نوسانات بی وقفه نرخ ارز و محدودیت های ارزی برای تامین قطعات، دست به دست هم داده اند تا صنعت خودرو در وضعیتی شبه انجماد قرار گیرد. سیاست گزار نیز به جای اصلاح ساختاری، همچنان در مسیر آزموده شده قیمت گذاری دستوری و حمایت بی قید و شرط از خودروسازان حرکت می کند؛ مسیری که سال هاست نتیجه ای جز رکود و نارضایتی عمومی نداشته است. در ظاهر، واگذاری سهام خودروسازان بزرگ به بخش خصوصی می توانست نقطه عطفی برای تحول در این صنعت باشد. اما واقعیت این است که خصوصی سازی در ایران هنوز از فاز شعار فراتر نرفته است. تا زمانی که دولت هم تولید کننده باشد، هم تنظیم گر قیمت و هم تصمیم گیر نهایی درباره واگذاری، تعارض منافع اجازه شکل گیری رقابت واقعی را نمی دهد. حتی در ماه های اخیر، نشانه هایی از عقب گرد در مسیر واگذاری دیده می شود؛ نشانه ای از آن که سیاست گزار هنوز به بلوغ اقتصادی لازم برای سپردن مدیریت به بخش خصوصی توانمند نرسیده است. از سوی دیگر، واردات خودرو اگر چه می توانست به عنوان سوپاپ اطمینان بازار عمل کند و مانع از جهش های قیمتی شود، اما در عمل به دلیل محدودیت منابع ارزی و ضعف



نهاد علی بیگ زاده روزنامه نگار



NEW

M2631D

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

پیشرانۀ برقی به رولزرویس «کورنیش» هم نفوذ کرد



و هالکون وظیفه بازآفرینی و تبدیل این خودروهای کلاسیک را برعهده گرفته است. نخستین محصول این همکاری، با نام هایلند هدر قرار است در رویداد **Concours of Elegance** در کاخ همیتون کورت که از ۱۵ تا ۱۷ شهریور ۱۴۰۳ (۵ تا ۷ سپتامبر) برگزار می‌شود، رونمایی شود. رنگ بنفش خاص این خودرو از گل‌های خلنگ در اسکاتلند الهام گرفته شده و تم اسکاتلندی در داخل کابین نیز با یک مجسمه هنری در داشبورد که نمادی از رودخانه‌های کوهستانی اسکاتلند است، ادامه پیدا می‌کند. این ادای احترامی به آزمایش‌های قابلیت اطمینان رولزرویس در اسکاتلند در سال ۱۹۰۷ است.

دو شرکت نوپای بریتانیایی در اولین همکاری خود اقدام به بازتولید یک رولزرویس کورنیش کلاسیک با قوای محرکه الکتریکی کرده‌اند. این پروژه رستماد که بیش از ۵۰۰ اسببخار قدرت و توان پیمایش ۴۸۰ کیلومتر را برای این اشراف‌زاده بریتانیایی به‌ارمغان آورده، حاصل همکاری دو شرکت نوپای بریتانیایی به نام‌های هالکون و اوپس تکنولوژی است. این دو شرکت که توسط سه مهندس مشترک تأسیس شده‌اند، قصد دارند برنامه تولید محدود ۶۰ دستگاه از مدل‌های کلاسیک رولزرویس و بنتلی را با پیشرانۀ‌های برقی و فناوری‌های مدرن به اجرا در آورند. اوپس روی سخت‌افزار پیشرانۀ برقی تمرکز دارد

مشاورانجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

انحصار مطلق در سایه عدم آزادسازی واردات خودرو

چرا هنوز رقابت سالم میان واردکنندگان و خودروسازان داخلی شکل نگرفته؟ نابسامانی قیمت و کمبود خودروهای وارداتی از کجای ناشی می‌شود؟



واردات خودروهای دست‌دوم با نوسانات نرخ ارز و مشکلات تامین ارز، به‌سختی توجیه اقتصادی دارد. این واردات تنها در صورتی موثر خواهد بود که شرایط بازار، نرخ ارز و دسترسی به قطعات یدکی شفاف و قابل پیش‌بینی باشد. در شرایط فعلی، عدم شفافیت در تخصیص ارز و فرآیندهای واردات باعث افزایش ریسک و هزینه‌های غیرضروری برای واردکنندگان شده است. بنابراین صرفه اقتصادی واردات خودروهای دست‌دوم برای بخش خصوصی محدود است و نیازمند اصلاحات ساختاری و شفافیت بیشتر است.

شکل نگرفتن رقابت سالم ریشه تاریخی دارد و مختص امروز نیست. دولت‌ها همیشه برای حمایت از تولید داخلی محدودیت‌هایی بر واردات اعمال کرده‌اند و این باعث شده رقابت واقعی میان واردکنندگان و خودروسازان شکل نگیرد و بازار به‌نفع مونتاژکاران داخلی تنظیم شود. نابسامانی قیمت‌ها و کمبود خودروهای وارداتی ادامه همان روند تاریخی است. حتی در دهه‌های گذشته نیز دولت‌ها به بهانه حمایت از تولید، فرآیند واردات و بازار خودرو را مدیریت کرده‌اند. بنابراین این مشکلات ریشه در سیاست‌های قدیمی دارند و نه صرفاً تصمیمات جدید دولت فعلی.

ممنوعیت چندساله واردات چه اثری بر سلیقه خریداران گذاشته است؟ آیا خودروهای چینی می‌توانند جای برندهای اروپایی و ژاپنی را بگیرند؟ محدودیت‌های وارداتی باعث تغییرات جزئی در سلیقه مردم شده و فرصت ورود خودروهای چینی را فراهم کرده است. با این حال، برندهای معتبر اروپایی و ژاپنی همچنان در ذهن خریداران به‌عنوان نماد کیفیت، ایمنی و تکنولوژی تثبیت شده‌اند و جایگزینی کامل توسط خودروهای چینی رخ نداده است. خدمات پس از فروش، تامین قطعات و کیفیت خودروهای چینی هنوز به سطح استانداردهای جهانی نمی‌رسد. حتی در صورت بازگشت



پس از سال‌ها ممنوعیت و محدودیت واردات خودرو، دولت در ماه‌های اخیر بار دیگر واردات را در این بخش آغاز کرده است؛ اقدامی که وعده رقابت سالم، کاهش قیمت‌ها و افزایش انتخاب برای مصرف‌کنندگان را به‌همراه دارد. با این حال، کارشناسان معتقدند این سیاست هنوز با ابهامات زیادی همراه است و پایدار بودن آن، مشروط به شفافیت، مدیریت صحیح و نظارت مستمر دولت است. مهدی دادفر، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» ضمن بررسی انگیزه‌های دولت از بازشدن بازار، به‌نقش محدودیت‌های تاریخی در شکل‌گیری سلیقه مصرف‌کننده، اثرات خودروهای چینی در بازار ایران و چالش‌های اقتصادی واردکنندگان پرداخت. او تأکید کرد: «بسیاری از تصمیمات بازگشایی واردات، بیشتر به‌دلیل فشارهای مالی دولت و نیاز به درآمد ارزی است تا رفاه واقعی مصرف‌کنندگان و آینده این بازار وابسته به ایجاد رقابت واقعی و شفافیت در تامین ارز و فرآیندهای واردات خواهد بود.»

ارزیابی شما از سیاست فعلی دولت در واردات خودرو چیست؟ آیا آزادسازی اخیر واردات واقعی و پایدار است؟

سیاست فعلی دولت در حوزه واردات خودرو بیشتر محصول محدودیت‌های مالی و بودجه‌ای است. دولت ناچار است تصمیماتی اتخاذ کند که در عمل آزادسازی واردات را به‌شکل اجتناب‌ناپذیر رقم زده است. این

کermanموتور





KERMAN MOTOR

KME ER3

کی‌ام‌سی اس آر ۳



کاتالوگ



تهران نیز افتتاح خواهد شد. مجموعه خدمات جدید ایران خودرو دیزل با مساحت کل ۱۱ هزار متر مربع و ۲ هزار متر فضای عملیاتی اختصاصی، مجهز به امکانات فنی روز و استانداردهای بین‌المللی در حوزه خدمات پس از فروش است. این نمایندگی به صورت ویژه به ارائه خدمات تخصصی پیکاپ فوتون می‌پردازد. بر اساس اعلام ایران خودرو دیزل، تا پایان سال علاوه بر غرب تهران، نمایندگی‌های ویژه برای ارائه خدمات به پیکاپ فوتون، در شهرهای مشهد، شیراز، اصفهان و تبریز نیز افتتاح خواهد شد.

ایکوپرس- با هدف توسعه خدمات و افزایش تولید مدل‌های جدید پیکاپ محبوب فوتون، نخستین نمایندگی تخصصی پیکاپ فوتون در کشور در شرق تهران افتتاح شد. این نمایندگی که با حضور مدیران عامل ایران خودرو دیزل و شرکت گواه به بهره‌برداری رسید، به عنوان طرح جدید شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو دیزل (گواه) برای ارائه خدمات ویژه به مالکان پیکاپ فوتون فعالیت خود را آغاز کرد و نخستین گام ایران خودرو دیزل برای سرویس‌دهی مناسب و سریع به محصولات رده پیکاپ خواهد بود و به زودی نمایندگی با همین امکانات در غرب



افتتاح نخستین نمایندگی ارائه خدمات تخصصی پیکاپ «فوتون»

نگاه View



آرمان خالقی

دبیر کل خانه صنعت و معدن

آسیب‌شناسی وضعیت امروز صنعت خودرو

«سال‌ها دو خودرو ساز بزرگ کشور ما دولتی بودند. از طرف دیگر مواردی چون تحریم باعث شد این دو خودرو ساز به هر شکلی خارج از استانداردها و نرم‌های جهانی قرار بگیرند. چون محدودیت‌های زیادی شامل‌شان شد. همین امروز هم تحریم‌های جدید، علاوه بر نفت و فولاد و امثالهم، خودرو سازان ما را دوباره تحت تأثیر قرار می‌دهد. مادر چنین شرایطی چطور می‌خواهیم صنعت خودرو سازی را حفظ کنیم؟ نمی‌شود مانند گذشته خودرویی تولید کرد که نمی‌تواند رضایت مردم را به لحاظ کیفیت جلب کند؛ تیراژ تولید هم پاسخگوی تقاضای بازار نیست؛ چرا که عطش بازار برای خرید خودرو بالاست. چرا که خودرو به کالای سرمایه‌ای تبدیل شده و دیگر در ذهن ما کالای مصرفی نیست. به همین خاطر به خرید خودرو به چشم سرمایه‌داری نگاه می‌کنیم. تفاوت بین قیمت رسمی و بازار نیز فرآیند خرید خودرو را به لاتاری و بخت‌آزمایی بدل کرده و مردم زیادی در صف خرید هستند. آن هم در شرایطی که تحریم تأمین منابع مالی را مشکل کرده و سال‌ها مدیریت بنگاهداری و ناکارآمد دولتی سبب شده خودرو ساز مادر مقیاس جهانی نباشد. یعنی هم تیراژشان پایین است و هم قادر به صادرات نیستند. در داخل صف هست و خودرو نیست؛ یعنی هر چه خودرو سازان تولید کنند، مصرف‌کننده می‌خرد و در چنین شرایطی دیگر کیفیت معنا پیدا نمی‌کند. انتظار بیهوده‌ای است که باین شرایط فعلی به فکر کیفیت باشیم. خودرو ساز خیلی لطف کند، استاندارد را رعایت کند. راه حل نیز این است که باید خودرو سازان قیمت تمام‌شده را اعلام کنند و نهاد تنظیم‌گر با یک سود متعارف قیمت را واقعی کند. سوال دیگر این است که خودرو ساز با چه منابع مالی می‌تواند خود را به روز کند، پلت‌فرم‌ها را اصلاح کند و پاسخگوی انتظارات سهامداران برای سود باشد؟ امروز خودرو به یکی از پارامترهای محاسبه سرمایه بدل شده و قاطبه مردم برای سنجش سرمایه در کنار ارز و سکه به قیمت خودرو نگاه می‌کنند. متأسفانه ما از فرصت و پنجره بازی که قبل از مکانیسم ماشه در طول برجام برای واردات خودرو خارجی داشتیم استفاده نکردیم. هیچ وقت نپرسیدیم به چه قیمتی می‌خواهیم از قطعه‌ساز و خودرو ساز حمایت کنیم؟ اینها واقعیت‌هایی است که باید درباره‌اش صحبت کرد.

تغییر مسیر تسهیلات از خودرو ساز به قطعه‌ساز؛

تسکین نبض تولید با تزریق مستقیم به زنجیره تأمین ایجاد می‌شود

بیش از ۷۰ درصد ارزش افزوده خودرو در حلقه قطعه‌سازی شکل می‌گیرد و تصمیم‌گیر می‌تواند گامی جدی برای بازسازی اعتماد میان قطعه‌ساز و خودرو ساز باشد



نظارت بر روند تخصیص، مصرف و بازپرداخت تسهیلات طراحی کنند. هر واحد قطعه‌سازی که از این منابع استفاده می‌کند، باید تعهد مشخصی برای تولید، اشتغال یا تحویل قطعات در زمان معین داشته باشد. تنها در این صورت است که اعتماد عمومی به حمایت‌های دولت باز خواهد گشت و منابع بانکی به دارایی واقعی تبدیل می‌شوند.

فرستی برای باز تعریف نقش قطعه‌سازان در یک نگاه کلان‌تر، تصمیم‌گیر نشانده تغییر در فلسفه سیاست‌گذاری صنعتی است. برای نخستین بار، دولت به صورت رسمی پذیرفته که «قطعه‌ساز» نه پیمانکار درجه دو، بلکه شریک واقعی توسعه صنعتی است. اگر این رویکرد تثبیت شود، آینده صنعت خودرو در ایران نه در انبارهای مونتاژ، بلکه در آزمایشگاه‌های طراحی و کارخانه‌های کوچک داخلی رقم خواهد خورد. قطعه‌سازان ایرانی در سال‌های اخیر، با وجود تحریم، نوسان ارز و کمبود نقدینگی، از پویاترین بخش‌های صنعتی کشور بوده‌اند و توانسته‌اند خطوط تولید را با منابع محدود حفظ کنند و وابستگی به واردات را کاهش دهند. اکنون زمان آن رسیده که این پایداری، با سیاست‌های حمایتی پایدار پاسخ داده شود.

گامی به جلو، نه پایان مسیر پرداخت مستقیم تسهیلات به زنجیره تأمین را باید گامی به سوی اصلاح ساختار مالی صنعت خودرو دانست؛ گامی که اگر با تداوم، شفافیت و حمایت فناورانه همراه شود، می‌تواند راه را برای رشد پایدار هموار کند. این تصمیم می‌تواند آغاز فصل تازه‌ای در همکاری میان دولت، بانک‌ها و بخش خصوصی باشد؛ فصلی که در آن، قطعه‌ساز ایرانی نه حلقه ضعیف، بلکه نیروی محرکه اصلی تولید ملی شناخته می‌شود. به زبان ساده، اگر موتور قطعه‌سازی جان بگیرد، خودرو سازی ایران هم بالاخره می‌تواند از جاده خاکی سیاست‌های مقطعی وارد بزرگراه توسعه صنعتی شود.

بانک به تأمین‌کنندگان، امید تازه‌ای در فضای تولید شکل گرفته است. این مدل جدید نه تنها شفاف‌تر است، بلکه از هدر رفت منابع در مسیرهای غیرمولد جلوگیری می‌کند. در واقع، پول دقیقاً به جایی می‌رسد که به تولید منجر می‌شود، نه به ترازنامه‌های پر از زیان انباشته.

اولویت به تولید داخلی، نه مونتاژ در کنار این تصمیم مالی، نکته مهم دیگر، اولویت تخصیص ارز به خودروهایی با عمق ساخت داخل بالاتر است. به عبارت دیگر، دولت می‌خواهد پاداش واقعی را به تولیدکننده‌ای بدهد که از ظرفیت داخلی استفاده می‌کند، نه به مونتاژ کارانی که صرفاً قطعات خارجی را سرهم می‌کنند. این رویکرد اگر ادامه‌دار باشد، می‌تواند به تدریج انگیزه توسعه فناوری بومی، افزایش تیراژ قطعات داخلی و رشد شرکت‌های دانش‌بنیان را فراهم کند. در چنین فضای، هر قطعه ایرانی نه تنها محصول یک کارخانه، بلکه نماد استقلال صنعتی کشور خواهد بود.

ضرورت اصلاح رابطه مالی خودرو ساز و قطعه‌ساز با وجود همه مزایا، باید پذیرفت که تزریق نقدینگی به تنهایی نمی‌تواند مشکلات ریشه‌دار صنعت خودرو را حل کند. بحران اصلی، در روابط مالی و قراردادی میان خودرو ساز و قطعه‌ساز نهفته است. وقتی خودرو ساز پرداخت‌ها را ماه‌ها به تأخیر می‌اندازد، بنگاه‌های کوچک مجبور می‌شوند از بانک‌ها با نرخ‌های بالا تسهیلات بگیرند و این چرخه فرسایشی، هزینه تولید را افزایش می‌دهد. اگر وزارت صمت در کنار پرداخت مستقیم تسهیلات، سازوکاری برای پرداخت منظم و زمان‌بندی شده مطالبات طراحی کند، این تصمیم به یک تحول پایدار تبدیل می‌شود. در غیر این صورت، تسهیلات ۴۰ همتی نیز فقط سُسکنی موقت خواهد بود.

تجربه سال‌های گذشته نشان داده که هر گونه تسهیلات بدون نظارت دقیق، به انحراف منابع منجر می‌شود. برای جلوگیری از تکرار این تجربه، لازم است وزارت صمت، بانک مرکزی و انجمن‌های تخصصی، سامانه‌ای برای

در یکی از مهم‌ترین تصمیم‌های اخیر اقتصادی، وزارت صمت و بانک مرکزی توافق کردند تسهیلات ۴۰ همتی که پیش‌تر برای حمایت از خودرو سازان در نظر گرفته شده بود، به صورت مستقیم به قطعه‌سازان و زنجیره تولید خودرو پرداخت شود. این تصمیم اگر به درستی اجرا شود، می‌تواند مسیر جر یان نقدینگی صنعت خودرو را از کانال‌های کند و مبهم، به مسیر واقعی تولید هدایت کند. در گذشته، تسهیلات مشابه عمدتاً به حساب شرکت‌های خودرو ساز واریز می‌شد و بخشی از آن هرگز به قطعه‌سازان نمی‌رسید. نتیجه آن، انباشت بدهی‌ها، توقف خطوط تولید و فشار بی‌سابقه بر بنگاه‌های کوچک و متوسط بود. این بار اما قرار است پول مستقیماً به جایی تزریق شود که چرخ تولید در آن گیر کرده است.

زنجیره‌ای که سال‌ها نادیده گرفته شد در اقتصاد صنعتی ایران، بیش از ۷۰ درصد ارزش افزوده خودرو در حلقه قطعه‌سازی شکل می‌گیرد. هزاران واحد فعال در بخش‌های فلزی، پلیمری، الکترونیکی و قالب‌سازی در سراسر کشور، ستون فقرات این زنجیره را تشکیل می‌دهند. اما سال‌هاست که سیاست‌های حمایتی صرفاً بر برندهای بزرگ خودرو ساز متمرکز بوده و قطعه‌سازان در سایه مانددهاند. نتیجه این نادیده گرفتن، شکل‌گیری مطالبات معوقی به ارزش ۱۶۰ همت از خودرو سازان به قطعه‌سازان است؛ مطالباتی که ۴۰ هزار میلیارد تومان آن از سررسید گذشته و هنوز پرداخت نشده است. بسیاری از بنگاه‌ها در همین مسیر با تعطیل شده‌اند یا بانیمی از ظرفیت کار می‌کنند.

با گشت اعتماد به زنجیره تولید تصمیم اخیر می‌تواند گامی جدی برای بازسازی اعتماد میان قطعه‌ساز و خودرو ساز باشد. تا امروز، بسیاری از تأمین‌کنندگان نسبت به پرداخت‌های خودرو سازان بی‌اعتماد شده بودند و حتی از عقد قراردادهای جدید خودداری می‌کردند. حالا با پرداخت مستقیم منابع از

پیگیری يك موضوع Follow up



محمدرضا نجفی‌منش

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور

۲۰ همت برای هر خودرو ساز، قطعه‌سازی را از فروپاشی نجات می‌دهد

بر اساس اعلام وزیر صمت، بانک مرکزی با پرداخت تسهیلات ۲۰ هزار میلیارد تومانی برای هر یک از دو خودرو ساز بزرگ کشور موافقت کرده است؛ اما با یک تفاوت مهم: پرداخت‌ها مستقیماً به زنجیره تأمین و قطعه‌سازان انجام می‌شود. از همین رو محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت:

تصمیم اخیر بانک مرکزی جهت تأمین تسهیلات ۲۰ هزار میلیارد تومانی برای هر یک از خودرو سازان بزرگ چه تأثیری بر وضعیت فعلی قطعه‌سازان دارد؟

این تصمیم از فروپاشی قطعه‌سازان جلوگیری می‌کند. متأسفانه به دلیل سیاست‌های غلط گذشته، به ویژه قیمت‌گذاری دستوری، حدود ۳۱۰ هزار میلیارد تومان زیان به صنعت خودرو وارد شده است. بسیاری از قطعه‌سازان در پرداخت بدهی‌ها و تأمین مواد اولیه ناتوان شدند و تولید در آستانه توقف کامل بود. این تسهیلات می‌تواند مانع از توقف زنجیره تولید شود و اجازه دهد قطعه‌سازان دوباره به چرخه کار بازگردند. البته گام بعدی باید حذف کامل قیمت‌گذاری دستوری باشد تا صنعت بتواند روی پای خودش بایستد.

آیا جزئیات نحوه پرداخت این تسهیلات مشخص شده است؟

بر اساس تجارب گذشته احتمالاً پرداخت باید به‌عزودی و شاید در همین هفته آغاز شود. خودرو سازان فهرست مطالبات قطعه‌سازان را آماده کنند و بر اساس همان فهرست‌ها و وجه مستقیماً به حساب قطعه‌سازان واریز خواهد شد. این یعنی وجه دیگر در حلقه خودرو ساز متوقف نمی‌ماند و سریع‌تر به دست تولیدکنندگان واقعی می‌رسد.

به نظر شما تزریق این نقدینگی می‌تواند آمار تیراژ را افزایش دهد؟

قطعاً؛ همین که جلو توقف تولید گرفته شود، در واقع تیراژ حفظ و حتی تقویت می‌شود. وقتی قطعه‌ساز بتواند مواد اولیه بخرد و تولید را ادامه دهد، خودرو ساز هم دیگر دغدغه کمبود قطعه نخواهد داشت. این تسهیلات مثل آبی است که به زمین تشنه صنعت ریخته می‌شود.

زاپاس Spare Tire

نخستین نشست هم‌اندیشی وزارت صمت با اصحاب رسانه برگزار شد

و گفت: «در کشور ظرفیت‌های خالی زیادی داریم، اما استاندارد مشخصی برای بهره‌گیری از آن‌ها وجود ندارد. اگر ضوابط تدوین شود، بهره‌وری تولید به‌طور قابل توجهی افزایش خواهد یافت.» وی در پایان تأکید کرد: «ما موظفیم سیاست‌های وزارتخانه را با شفافیت کامل اعلام کنیم و با زبان مشترک با رسانه‌ها سخن بگوییم تا سخن‌گویی وزارت صمت به رفتار حرفه‌ای تبدیل شود.»

بیشتر شود. سخن‌گویی وزارت صمت درباره وضعیت بازار خودرو تصریح کرد: «اگر در شش ماه گذشته عملکرد وزارتخانه درباره برنامه‌های صنعت خودرو اطلاع‌رسانی می‌شد، برداشت‌های نادرست شکل نمی‌گرفت. در بودجه ۱۴۰۴ پنجره‌ای برای نوسازی ناوگان تعریف شده و نوع اجرای این بند به‌طور مستقیم بر قیمت خودرو تأثیر دارد.»

زارعی همچنین به طرح تولید بدون کارخانه اشاره کرد



تشکیل شده و جلسات آن به صورت منظم برگزار می‌شود تا لحن و ادبیات تخصصی وزارتخانه برای رسانه‌ها شفاف‌تر بیان شود.» وی افزود: «بخش عمده تصمیمات صنعتی در کشور چندوجهی است. وزارت صمت تنها یکی از بازیگران این عرصه است و بانک مرکزی، وزارت اقتصاد و گمرک نیز در تصمیم‌گیری‌ها نقش دارند. بنابراین وقتی همه اطلاعات در دست رسانه نباشد، طبیعی است که پرسش‌ها و نقدها

نخستین نشست هم‌اندیشی وزارت صمت، معدن و تجارت با حضور عزت‌الله زارعی، سخن‌گویی وزارت صمت و جمعی از خبرنگاران و دبیران رسانه‌های اقتصادی، ظهر روز گذشته در محل این وزارتخانه برگزار شد. محور این نشست پیرامون شکل‌گیری سازوکار تازه اطلاع‌رسانی و افزایش سطح پاسخگویی وزارتخانه به افکار عمومی بود. زارعی ضمن قدردانی از خبرنگاران گفت: «شورای اطلاع‌رسانی وزارت صمت با حضور معاونان تخصصی



پولو با طعم برقی و چاشنی «GTI»

فولکس واگن رسماً اعلام کرده است که هاچ‌بک الکتریکی جدیدش از نام قدیمی پولو استفاده می‌کند و در نسخه GTI قدرت ۲۲۵ اسب‌بخاری خواهد داشت. فولکس واگن با یک خبر هیجان‌انگیز، آینده هاچ‌بک‌های کوچک و اسپرت خود را روشن کرد. این شرکت رسماً تایید کرد که نسخه تولیدی کانسپت ID.2all، با نام آشنا و محبوب ID پولو به بازار عرضه خواهد شد؛ اما خبر بزرگ‌تر، تایید اولین GTI تمام‌الکتریکی تاریخ با نام ID پولو GTI است که قرار است در سال ۲۰۲۶ با قدرتی برابر با ۲۲۵ اسب‌بخار، تعریف جدیدی از یک هاچ‌بک داغ ارائه دهد. این اقدام بخشی از استراتژی جدید فولکس واگن برای بازگرداندن نام‌های

کلاسیک و ریشه‌دار خود به عصر خودروهای برقی است. این شرکت با ترکیب پیشوند ID با نام‌های شناخته‌شده‌ای مانند پولو، قصد دارد پلی میان گذشته پرافتخار و آینده الکتریکی خود بزند. برای نمایش این تغییر بزرگ، فولکس واگن نسخه‌های استار شده از هر دو مدل ID پولو و ID پولو GTI را در نمایشگاه خودرو مونیخ به نمایش گذاشته است. نسخه تولیدی ID پولو و مدل GTI آن، وفاداری زیادی به طراحی کانسبت‌های اولیه خود خواهند داشت. مدل GTI با جزئیاتی مانند رینگ‌های بزرگ‌تر، سپرهای اختصاصی، دیفیوزر جلو و اسپویلر دوتکه در عقب، ظاهری تهاجمی‌تر و اسپرت‌تر به خود می‌گیرد.

ویژه‌ها



تورم ۳۷ درصدی خودرو در یک سال گذشته



تورم بخش حمل‌ونقل در مهرماه ۱۴۰۴، ۳۲،۶ درصد سالانه، ۴۱،۲ درصد نقطه‌به‌نقطه و ۴،۵ درصد ماهانه ثبت شد. همچنین شاخص «خرید وسایل نقلیه» در مهرماه نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۶،۸ درصد افزایش یافته است. تورم سالانه این گروه ۲۴،۱ درصد و رشد ماهانه قیمت‌ها نیز ۸،۲ درصد اعلام شده است. هزینه‌های مربوط به استفاده از وسایل نقلیه شخصی، از جمله تعمیرات و قطعات یدکی نیز افزایش چشمگیری داشته و تورم نقطه‌به‌نقطه آن به ۲۶،۵ درصد رسیده است.

دیگه چه خبر؟



خریداران خودرو به کجا شکایت کنند؟



محمدصادق مفتاح، قائم‌مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی در پاسخ به این سوال که «اگر خودروساز طبق تعهد خود، خودرو را به خریداران خودرو تحویل نداد، خریداران به کجا شکایت ببرند؟» گفت: «خریداران خودرو می‌توانند شکایت خود را در این خصوص به سازمان حمایت ببرند؛ زیرا سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده و تولیدکننده مرجع رسیدگی به شکایاتی از این دست است.»

توئیتر!



هزینه واردات خودرو باید منطقی باشد



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «مصوبه واردات خودرو با هدف ساماندهی بازار خودرو و رقابت‌پذیری در آن به‌منظور تولید خودروهای با کیفیت داخلی و کاهش میزان مصرف سوخت و آلودگی هوا ایجاد شد.» سید سلمان ذاکر افزود: «بنده از وزرای صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی و رئیس گمرک ایران درخواست می‌کنم هدف قانونگذار از واردات خودرو را فراموش نکنند و مجلس نیز باید به این مهم توجه بیشتری داشته باشد.»

در هفت ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

درآمد ۴۸ همتی «ایران خودرو» بارش ۷۱ درصدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه صنعتی ایران خودرو، بزرگ‌ترین خودروساز کشور در گزارش ماهانه خود برای دوره منتهی به مهر ۱۴۰۴، عملکردی چشمگیر از نظر فروش و رشد درآمدی را به ثبت رسانده است. این شرکت توانسته با افزایش هم‌زمان در تیراژ تولید و نرخ فروش محصولات خود، جایگاه خود را در بازار داخلی تثبیت کند. بر اساس گزارش منتشرشده در سامانه کدال، مجموع فروش ایران خودرو تا پایان مهرماه به‌رقم ۲۶۰ هزار میلیارد تومان رسیده است؛ رقمی که در مقایسه با ۱۶۷ هزار میلیارد تومان در دوره مشابه سال گذشته، رشد قابل توجه ۵۵ درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش نه تنها از بهبود تقاضای بازار حکایت دارد، بلکه بیانگر بازگشت پر قدرت این خودروساز به مسیر سودآوری است. در مهرماه نیز روند افزایشی درآمدها ادامه داشته و این شرکت توانسته فروش ماهیانه خود را با افزایش ۷۱ درصدی به بیش از ۴۸ هزار میلیارد تومان برساند. این رقم بالاتر از میانگین فروش ماه‌های گذشته بوده و نشان می‌دهد ایران خودرو توانسته تقاضای بالا در بخش خودروهای سواری و تجاری را به‌خوبی پاسخ دهد. در میان گروه‌های مختلف محصولات، خانواده پژو همچنان پر فروش‌ترین بخش پرتفو ایران خودرو محسوب می‌شود. این خانواده از محصولات با ثبت فروش ۵۱،۵ هزار میلیارد تومانی، حدود ۲۰ درصد از کل درآمد



تولید و فروش این شرکت ارزیابی کرد. طی ماه‌های گذشته، تمرکز بر ارتقای کیفیت، بهینه‌سازی خطوط تولید و افزایش داخلی‌سازی قطعات، موجب کاهش هزینه‌های تمام‌شده و افزایش حاشیه سود عملیاتی شده است. این تحولات در کنار سیاست‌های توسعه‌ای در بخش خدمات پس از فروش، اعتماد مشتریان را تقویت کرده و به حفظ جایگاه برند در بازار داخلی کمک کرده است. از سوی دیگر، افزایش فروش در گروه محصولات پژو به‌ویژه مدل‌های اقتصادی و میان‌رده، نشانه‌ای از درک صحیح شرکت نسبت به نیاز بازار است. در شرایطی که قدرت خرید مصرف‌کنندگان تحت تأثیر تورم و نوسانات ارزی قرار دارد، ایران خودرو با عرضه محصولات متنوع‌تر و اصلاح ترکیب تولید خود توانسته سهم قابل توجهی از بازار خودروهای خانوادگی را حفظ کند.

هفت‌ماهه شرکت را به خود اختصاص داده است. علاوه بر رشد مقداری تولید، نرخ فروش محصولات پژو نیز نسبت به مدت مشابه سال گذشته بیش از ۵۰ درصد افزایش یافته است؛ موضوعی که نشان از استقبال بازار و سیاست‌های موثر قیمتی شرکت دارد. این در حالی است که رشد پایدار در فروش ایران خودرو در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ را می‌توان نتیجه ترکیبی از مدیریت عرضه، بهبود در شبکه توزیع و تمرکز بر محصولات پر تقاضا دانست. در حالی که صنعت خودرو در ماه‌های اخیر با چالش‌هایی نظیر نوسان نرخ ارز و افزایش هزینه‌های تولید مواجه بوده، عملکرد ایران خودرو در مهرماه نشانه‌ای از تداوم روند رو به رشد درآمدی این شرکت در بازار داخلی است. باید به این نکته اشاره کرد که عملکرد اخیر ایران خودرو را باید در چارچوب سیاست‌های جدید

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت کمک‌فتر «ایندامین سایپا»

میزان درآمد
مهرماه140
میلیارد تومانمیزان رشد درآمد
۷ ماهه

11٪

میزان درآمد
۷ ماهه971
میلیارد تومان

شرکت کارخانجات «کمک‌فتر ایندامین» سایپا در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۹۷۱ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟



بلا تکلیفی در ابلاغ تعرفه واردات خودرو

کش و قوس در اعمال تعرفه‌های گمرکی مصوب دولت برای واردات خودرو، آن هم با گذشت هفت ماه از سال واردات خودرو را با دست‌انداختن‌های حقوقی روبه‌رو و متوقف کرده است؛ به‌طوری که اکنون نه فقط واردکنندگان بلکه خریداران را هم در بلا تکلیفی نگه داشته است.

چرا؟



تبعات تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو

هادی سلیمانی ملک، رئیس هیأت‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو می‌گوید: «در صورتی که تعرفه ۱۰۰ درصد اتفاق بیفتد، باید شاهد افزایش نارضایتی خریداران و شرکت‌های واردکننده‌ای باشیم که با هدف تعرفه وارداتی ۲۰ تا ۴۰ درصدی اقدام به پیش‌فروش خودرو کرده بودند.»

برای چه؟



وضعیت تعرفه‌ها ضروری است که زودتر مشخص شود

انتظار می‌رود سیاست‌گذاری‌ها از سوی دولت به‌ویژه وزارت صنعت، معدن و تجارت، در خصوص تعرفه واردات خودرو به‌زودی ابلاغ شود تا شرکت‌های واردکننده و خریداران تکلیف خود را بدانند و از سوی دیگر سرعت عرضه خودروهای وارداتی در سامانه تخصیص خودرو افزایش یابد.

زنده یک

First gear



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بدون اصلاح نرخ‌ها، پرداخت خسارت افت قیمت خودرو امکان‌پذیر نیست

حاضر جواب: راستش ما هم اگر جای بیمه‌ها بودیم، با این نوسان قیمت‌ها نمی‌دانستیم باید خسارت بدهیم یا خود خودرو را بخریم! افت قیمت در این روزها آن قدر سریع اتفاق می‌افتد که تا کارشناس بیمه برسد، خود خودرو دوباره گران می‌شود. بهتر است بیمه‌ها برای جلوگیری از گنجی، خسارت را به‌صورت کوپن روغن موتور بدهند؛ حداقل تا زمان پرداخت، ارزشش کم نمی‌شود.

چالش‌های پنهان در اقتصاد قطعات خودرو

حاضر جواب: چالش پنهان؟ فقط پنهان نیست، انگار قطعات هم قایم‌موشک بازی بلدند! گاهی دنبال یک واشِر کوچک می‌گردی، باید نصف دنیا را بگردی تا پیدا شود. قطعه‌سازها هم هر روز با نرخ ارز و هزینه‌های جدید روبه‌رو هستند. اگر یک روز صبح بیدار شوند و ببینند پیچ و مهره هم بورس شده، تعجب نکنند. با این حساب، شاید روزی برسد که خودروسازها برای موتورها، از پازل فروشی‌ها کمک بگیرند.

خودروهای داخلی در بازار آزاد تا ۲۰ میلیون تومان نوسان قیمت داشتند

حاضر جواب: بازار خودرو مثل هوا در تهران شده؛ هر روز یک آلانیدگی جدید دارد! خریدار صبح که به نمایشگاه می‌رود، قیمت را می‌پرسد، عصر که برمی‌گردد همان خودرو ۵ میلیون گران‌تر شده، انگار در این چند ساعت ماشین رفته کلاس زبان انگلیسی و برگشته با پرستیژ بیشتر! فروشندگها هم می‌گویند «بازار ککش دارد»، ولی این ککش بیشتر به کش آمدن اعصاب مردم شباهت دارد تا اقتصاد.

وضعیت اورژانسی صنعت خودرو

حاضر جواب: بله، حال صنعت خودرو خوب نیست. اگر بیمارستانی مخصوص صنایع داشتیم، احتمالاً خودرو روی تخت آی‌سی‌یو بستری می‌شد، کنار آن دستگاه «فس مصنوعی تقدیگی». البته با این همه طرح نجات و اصلاح، به‌نظر می‌رسد حالش بهتر می‌شود، فقط هنوز نمی‌دانیم نسخه دکتر صنعت، «آزادسازی قیمت» است یا «استراحت در بخش خصوصی»!

تأثیر منفی آلودگی صوتی بر زندگی شهروندان

حاضر جواب: آلودگی صوتی این روزها از دود هم پیشی گرفته، کافی‌ست در یک چهارراه باستید تا بفهمید بوق‌ها حالا دیگر زبان مادری شهر شده‌اند! موتورسیکلت‌هایی که با صدای غرش‌شان آدم را یاد صحنه‌های فیلم اکشن می‌اندازند، ماشین‌هایی که آگزوزشان فریاد می‌زند «به من نگاه کن!...»! اگر صداهای این شهر، تهران حالا ثروتمندترین شهر جهان بود، شاید وقت آن رسیده که شهرداری به جای تابلو «آرام بوق بزنید»، بنویسد «اگر می‌خواهید بوق بزنید، اول فکر کنید!»

توانمندی قطعه‌سازان ایرانی برای حضور در ازبکستان حاضر جواب: خوشبختانه قطعه‌سازان ما آن قدر تجربه دارند که می‌توانند در هر بازاری بدرخشند؛ حتی اگر آن بازار در ازبکستان باشد! البته بهتر است پیش از صادرات، مطمئن شویم خردمان هم به اندازه کافی قطعه داریم. در هر صورت، تصور این که روزی در خیابان‌های تاشکند رانندگان از قطعات ایرانی استفاده کنند، حس خوبی دارد؛ فقط امیدواریم موقع نصبشان دفترچه راهنمای فارسی همراه داشته باشند!



نسل سوم سیستم پیل سوختی بامواست که با همکاری تویوتا توسعه یافته و یک چش مهندسی بزرگ به شمار می‌رود. این سیستم جدید در مقایسه با نسخه آزمایشی iX5، حدود ۲۵ درصد کوچک‌تر شده؛ اما چگالی قدرت بالاتر و پره‌وری بیشتری دارد. این طراحی مازولار، امکان استفاده از آن را در پلت‌فرم‌های مختلف از جمله معماری CLAR که iX5 روی آن ساخته می‌شود، فراهم می‌کند. برای درک بهتر این پیشرفت، بد نیست نگاهی به مدل آزمایشی iX5 ببندیم. آن خودرو از سیستم هیدروژنی نسل دوم با پیل‌های سوختی ساخت تویوتا استفاده می‌کرد که یک موتور برقی ۲۹۵ اسب‌بخاری و یک باتری کمکی را تغذیه می‌کرد و مجموع قدرت آن به ۲۹۶ اسب‌بخاری می‌رسید.

بامور سما اعلام کرده است که نسل پنجم شاسی‌بلند X5 در سال ۲۰۲۸ با پیش‌رانه هیدروژنی پیل سوختی برای فروش عمومی عرضه خواهد شد. این مدل انقلابی در کنار نسخه‌های بنزینی، دیزلی، پلاگین-هیبریدی و تمام‌الکتریکی به‌فروش خواهد رسید تا سبده محصولات بامو متنوع‌تر از همیشه شود. این مدل جدید که بر پایه تجربیات حاصل از خودرو آزمایشی iX5 هیدروژنی (که از سال ۲۰۲۲ ناوگان داخلی بامو در حال تست است) توسعه یافته، نخستین خودرو هیدروژنی این برند برای فروش تجاری خواهد بود. البته فروش آن در ابتدا به بازارهای خاصی محدود می‌شود که از زیرساخت مناسب برای سوخت‌گیری هیدروژن برخوردار باشند. قلب تپنده این شاسی‌بلند پاک،



تویوتا به بامو «ایکس ۵» پیش‌رانه هیدروژنی هدیه می‌دهد

کیت بدنه متفاوت برای کوچک‌ترین کراس‌اوور «اومودا»



اومودا به عنوان یکی از برندهای زیرمجموعه گروه چری، در حال حاضر فقط یک محصول مستقل یعنی C5 (در ایران با نام فونیکس FX) را عرضه می‌کند. اما چند روز پیش بود که اومودا در رویداد International Summit of Users از محصول جدید خود به نام C4 رونمایی کرد. فرم بدنه اومودا C4 تحت تاثیر خطوط زاویه‌دار و شکسته شکل گرفته و شرکت سازنده هم این کراس‌اوور را به تصویری آینده‌نگرانه از جهان دیجیتال تشبیه کرده است. چراغ‌های دیلایت در لبه کاپوت، نوار LED در کنار فرم مثلی داخل سپر جلو، طرح هندسی چراغ‌های عقب و احجام شکسته و زاویه‌دار کاپوت و گلگیرهای عقب، در بدنه اومودا C4 جلب نظر می‌کند. همزمان با معرفی این محصول جدید، اومودا از شروع به کار برنامه سفارشی سازی Born Unique خبر داد، که امکان اعمال سلیقه مشتریان در نمونه سفارشی را فراهم می‌کند. در کنار این‌ها، تیپ دیگری از این خودرو با نام اومودا ۴ اولترا نیز رونمایی شده است، که مجموعه قطعات اسپرت بدنه را به همراه دارد. بنابر اعلام اومودا، باله عقب و زیرسپری جلو در تیپ اولترا نه فقط از نظر ظاهری، بلکه از لحاظ تامین پایداری نیز موثر است.

آخرین نمونه‌ها از تویوتا «سوپرا» فعلی



تویوتا سوپرا در فاصله سال‌های ۱۹۷۸ تا ۲۰۰۲ در چهار نسل تولید شد. پس از غیبتی طولانی، نسل پنجم سوپرا در سال ۲۰۱۹ به زندگی بازگشت. اما حالا که تویوتا برای خداحافظی با این نسل از GR سوپرا با کد اتاق A90 آماده می‌شود، نمایندگان این برند ژاپنی در برخی کشورها، نسخه تولید محدود از سوپرا با نام A90 فاینال ادیشن را عرضه خواهند کرد. آخرین نمونه از نسل فعلی تویوتا سوپرا در مارس ۲۰۲۶ از خط تولید خارج می‌شود، بنابراین تا پایان تولید این خودرو، کمتر از شش ماه زمان باقی مانده است. تولید دولقی این خودرو یعنی بامو Z4 نیز در سال آینده به پایان می‌رسد. هردوی این خودروها یعنی تویوتا سوپرا

و بامو Z4 در اثرش و توسط شرکت مگنا اشتایر مونتاژ می‌شوند. در زیر کاپوت تویوتا سوپرا A90 فاینال ادیشن، نسخه به‌روزرسانی شده از پیش‌رانه شش سیلندر ۳ لیتری B58 نصب شده است، که پس از تغییرات فنی، ۴۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۷۰ نیوتون متر گشتاور را از طریق گیربکس شش سرعته دستی به محور عقب انتقال می‌دهد. این در حالی است که تیپ استاندارد سوپرا در بازار اروپا، ۳۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور در اختیار دارد. حداکثر سرعت تویوتا سوپرا A90 فاینال ادیشن هم ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است.

ماژولار بودن زیرساخت، کلید رقابت در بازار جهانی؛

«ولوو» با یک پلت‌فرم ۴ میلیون خودرو ساخت



خودرو برقی در نیمه دوم این دهه دقیق‌تر خواهند کرد. این پلت‌فرم همچنین ثابت کرده که به‌اندازه کافی برای پذیرش فناوری‌های جدیدتر، از سیستم‌های کلید دیجیتال گرفته تا سنسورهای ایمنی پیشرفته سازگار است. البته تمام نوآوری‌ها با موفقیت همراه نبوده‌اند و برای مثال، سیستم کلید جدید ولوو نشان داد که هر ایده تازه‌ای لزوماً مورد استقبال رانندگان قرار نمی‌گیرد. با این وجود، فلسفه طراحی ولوو روشن است؛ فناوری باید در خدمت ایمنی و سادگی باشد نه این که آن را تحت‌تاثیر قرار دهد. به‌نظر می‌رسد به‌روزرسانی‌های آتی مبتنی بر SPA، این توازن را پیش از گذار کامل شرکت به پلت‌فرم‌های اختصاصی خودرو برقی در نیمه دوم این دهه دقیق‌تر خواهند کرد.

پلت‌فرم، بلکه نقش آن در تعریف عصر جدید طراحی و مهندسی ولوو را به‌نمایش می‌گذارد. یکی از دلایل موفقیت بلندمدت SPA، آینده‌نگری در طراحی آن بود. پلت‌فرم مذکور از همان ابتدا به‌گونه‌ای مهندسی شد که بتواند از انواع پیش‌رانه‌ها، شامل موتورهای درون‌سوز و سیستم‌های پلاگین-هیبریدی پشتیبانی کند. این انعطاف‌پذیری در دوران گذار ولوو به سمت برقی‌سازی، نقشی حیاتی ایفا کرد. علاوه‌بر این، SPA استانداردهای جدیدی را در زمینه ایمنی و کیفیت سواری تعریف کرد؛ ویژگی‌هایی که همواره با نام ولوو گره خورده‌اند. در حالی که ولوو به‌سمت پلت‌فرم‌های نسل بعدی خود مانند SPA2 و SPA3 حرکت می‌کند، پلت‌فرم اصلی SPA همچنان برای پشتیبانی از مدل‌های هیبریدی و پلاگین-هیبریدی این شرکت به کار گرفته می‌شود و کماکان ستون فقرات ساختاری خودروهای ولوو

باقی مانده است. این پلت‌فرم همچنین ثابت کرده که به‌اندازه کافی برای پذیرش فناوری‌های جدیدتر، از سیستم‌های کلید دیجیتال گرفته تا سنسورهای ایمنی پیشرفته سازگار است. البته تمام نوآوری‌ها با موفقیت همراه نبوده‌اند و برای مثال، سیستم کلید جدید ولوو نشان داد که هر ایده تازه‌ای لزوماً مورد استقبال رانندگان قرار نمی‌گیرد. با این وجود، فلسفه طراحی ولوو روشن است؛ فناوری باید در خدمت ایمنی و سادگی باشد نه این که آن را تحت‌تاثیر قرار دهد. به‌نظر می‌رسد به‌روزرسانی‌های آتی مبتنی بر SPA، این توازن را پیش از گذار کامل شرکت به پلت‌فرم‌های اختصاصی

آینده روشن برای سوئدی‌ها

دست‌انورد تولید چهار میلیون خودرو بر پایه پلت‌فرم SPA را می‌توان تنها یک موفقیت عددی، بلکه نشانه‌ای از بلوغ استراتژیک ولوو دانست. این پلت‌فرم از همان ابتدا با نگاهی آینده‌نگر طراحی شد؛ به‌گونه‌ای که توانست هم‌زمان از موتورهای درون‌سوز، سیستم‌های پلاگین-هیبریدی و فناوری‌های نوین ایمنی پشتیبانی کند. چنین انعطاف‌پذیری باعث شد ولوو در دوره‌ای که صنعت خودرو با سرعتی بی‌سابقه به‌سمت برقی‌سازی حرکت می‌کرد، همچنان جایگاه خود را در بازارهای جهانی حفظ کند. از منظر اقتصادی، SPA به‌ولوو امکان



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

ولوو بار دیگر نشان داد که چگونه می‌توان با تکیه بر مهندسی آینده‌نگر و استراتژی‌های دقیق، جایگاهی ماندگار در صنعت خودرو به‌دست آورد. تولید چهار میلیون خودرو بر پایه پلت‌فرم SPA نه تنها یک رکورد تولیدی ساده است، بلکه نمادی از فلسفه‌ای است که ولوو طی یک دهه گذشته دنبال کرده است: ترکیب ایمنی، پایداری و انعطاف‌پذیری در قالب یک معماری مشترک. این پلت‌فرم از سال ۲۰۱۴ به‌عنوان ستون فقرات محصولات جدید ولوو معرفی شد و توانست مدل‌های متنوعی از سدان‌های لوکس گرفته تا شاسی‌بلندهای پرطرفدار را در خود جای دهد. اهمیت این رکورد در آن است که SPA به‌ولوو اجازه داد هم‌زمان با تغییرات سریع بازار، از موتورهای درون‌سوز سنتی تا سیستم‌های پلاگین-هیبریدی و فناوری‌های برقی را پشتیبانی کند. همین انعطاف‌پذیری بود که برند سوئدی را قادر ساخت در دوره‌ای پرچالش، هم سهم بازار خود را حفظ کند و هم مسیر گذار به آینده‌ای برقی را هموار سازد. اکنون که ولوو به‌سمت نسل دوم این پلت‌فرم و معماری‌های اختصاصی برقی حرکت می‌کند، دست‌انورد چهار میلیون دستگاه تولیدی را می‌توان نقطه عطفی دانست که گذشته و آینده را به هم پیوند می‌زند.

زیرساختی ماندگار

این پلت‌فرم که برای نخستین بار در سال ۲۰۱۴ با نسل دوم شاسی‌بلند محبوب XC90 معرفی شد، از آن زمان تاکنون شالوده اصلی تمام محصولات سری ۶۰ و ۹۰ این خودروساز سوئدی، از شاسی‌بلندها گرفته تا استیشن‌ها بوده است. پلت‌فرم SPA یک نقطه عطف استراتژیک برای ولوو بود. این معماری به شرکت اجازه داد تا مدل‌های متعدد و متنوعی را روی یک شاسی یکپارچه و مازولار تولید کند و فرآیندهای تولید خود را در کارخانه‌های سوئد، چین و ایالات متحده به‌شکلی چشمگیر بهینه سازد. اکنون، جشن تولید چهار میلیون خودرو بر این اساس، نه تنها مقیاس موفقیت این

خبر News

«زیکر» به سمت آسایش بیشتر می‌رود

زیکر 7X در سپتامبر ۲۰۲۴ به بازار چین وارد شد. طبق اعلام BestSelling-CarsBlog، بیش از ۴۶ هزار دستگاه از این خودرو در ۹ ماه ابتدایی سال ۲۰۲۵ به فروش رسیده است که آمار خوبی محسوب می‌شود. با وجود این موفقیت، زیکر تصمیم دارد که نسخه به‌روزرسانی شده‌اش 7X را عرضه کند. تغییراتی در طراحی سپر جلو و عقب، انتقال محل نصب پلاک به در صندوق، افزایش تعداد رنگ‌های قابل انتخاب و فرم جدید رنگ‌های ۲۰ اینچ، چهره زیکر 7X جدید را از مدل فعلی متمایز می‌کند. ابعاد بدنه زیکر 7X در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۸۲۵، ۱،۹۳، ۱،۶۵۶ و ۲،۹۲۵ متر اعلام شده است. زیکر 7X به سامانه خودران G-Pilot



H7 مجهز شده، که نسخه پیشرفته از سیستم خودران محصولات جیلی است. پس از فعال‌سازی این سامانه که به یاری ۳۱ حسگر کار می‌کند، نور آبی روی داشبورد، زیر آینه‌های جانبی و چراغ‌ها، دیده می‌شود. در کابین زیکر 7X، همچنان با نمایشگر لمسی ۱۶ اینچ و صفحه‌نشان‌دهنده ۱۲.۵ اینچ مواجه هستیم. در مدل جدید علاوه بر رنگ‌های خاکستری تیره یا سفید، می‌توان یکی از رنگ‌های قرمز یا بنفش را هم برای تریم داخلی انتخاب کرد. گذشته از این باید به طراحی جدید کنسول میانی اشاره کرد که طراحی جالیوانی‌ها و محفظه سرد و گرم کننده را تغییر داده است. سازنده همچنین از افزایش راحتی صندلی‌ها خبر می‌دهد. تمام صندلی‌های این خودرو به سردکن، گرمکن و ماساژور مجهز شده است. از مهمترین تجهیزات فاهی زیکر 7X می‌توان به نمایشگر مجازی روی شیشه، دو شارژر بی‌سیم، سقف شیشه‌ای و تبلت مخصوص سر نشینان عقب، اشاره کرد. پس از زیکر 7X، 001 هم از ساختار ۸۰۰ به ۹۰۰ ولتی مهاجرت کرده است، که در دو تیپ موتور-عقب یا دو موتور به فروش می‌رسد. قدرت تیپ پایه از ۴۲۲ به ۵۰۶ اسب‌بخار و خروجی کلی تیپ چهار چرخ محرک نیز از ۶۴۶ به ۷۹۵ اسب‌بخار افزایش پیدا کرده است.

پیش‌رانه چهار سیلندر هوا-خنک در بخش عقب بدنه و در معرض دید قرار داشت. فولکس‌واگن در سال ۲۰۱۷ اعلام کرد که باگی‌های شکل گرفته بر اساس بیتل، بیش از هر خودروی دیگری در مسابقات باجا ۱۰۰ پیروز شده‌اند. تی باگ توسط شرکت Twisted شکل گرفته که بیشتر با ساخت نمونه‌های رستوماد از لندروور دیفندر شهرت دارد. این شرکت بریتانیایی در بیست و پنجمین سالگرد فعالیت خود، با تی باگ به ایالات متحده وارد شده و این خودرو را در پیست Monticello Motor Club در اختیار خبرنگار موتور وان قرار داده است. این شرکت علاوه بر بازسازی دقیق خودروها، از نصب لوازم جانبی الکترونیکی همچون بلوتوث، اپل کارپل، سیستم صوتی با کیفیت یا حتی لرزشگیر اسپیکرها نیز دریغ نمی‌کند.

خودروهای اسپرت امروزی همچون بامو M5 یا پورشه ۹۱۱ به قدری نیرومند هستند که استفاده از نهایت توان آن‌ها در معابر عمومی، تقریباً غیرممکن است. اما به نظر می‌رسد که بتوان از راندن خودروهایی با کمتر از ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت هم لذت برد. از مزدا میاتا که بگذریم، می‌توان تی باگ (Tbug) را مثال زد، خودرویی که باگی‌های فولکس‌واگن در دهه ۶۰ میلادی را به یاد می‌آورد. باجا باگ (Baja Bug) به عنوان بخشی از فرهنگ خودرویی جنوب شرقی کالیفرنیا در دهه ۶۰ میلادی، به خودروهای کیت کار همچون میرز منکس اشاره دارد که بر پایه محصولات فولکس‌واگن شکل می‌گرفتند. سپرهای بسیار کوتاه، گلگیرهای برآمده و تایرهای عریض و چهار فصل، جزء جدانشدنی از خودروهای باگی است. در اکثر این خودروها،



ویدئوی ساختگی در مورد همکاری با لبران جیمز خبر ساز شده بود؛ اما به نظر می‌رسد این حاشیه مانع از اعتماد شکیل اونیل به آن‌ها نشده و او اوایل سال جاری میلادی، این کوروت ویژه را به آن‌ها سفارش داد. بررسی تصاویر منتشر شده نشان می‌دهد که مهندسان، این افزایش طول را دقیقاً در بخش پشت درها اعمال کرده‌اند. با وجود این تغییر بنیادین، ظاهر خودرو به‌طرز شگفت‌انگیزی عادی و یکپارچه به نظر می‌رسد و احتمالاً اگر کسی آن را در خیابان ببیند، در نگاه اول متوجه تفاوت ابعاد آن با یک کوروت استاندارد نخواهد شد. این پروژه نشان می‌دهد که وقتی بودجه محدود نباشد، می‌توان هر خودرویی را برای هر فردی شخصی سازی کرد.

شکیل اونیل، اسطوره NBA سرانجام کوروت C8 سفارشی خود را تحویل گرفت؛ خودرویی که برای جا دادن جثه غول پیکر وی، ۵۰ سانتی‌متر کشیده‌تر شده است. شکیل اونیل، ستاره سابق NBA شورولت کوروت C8Z06 منحصر به فرد خود را تحویل گرفته است؛ این اما یک کوروت معمولی نیست و برای حل چالش همیشگی اونیل یعنی پیدا کردن خودرو اسپیرت مناسب برای چنه‌اش، کاملاً اصلاح شده است. این کوروت برای ایجاد فضای پای کافی برای این اسطوره بسکتبال، حدود ۵۰ سانتی‌متر کشیده‌تر از نسخه استاندارد کارخانه است. این پروژه دشوار توسط شرکت Sansoni Motors انجام شده است، این شرکت پیش از این نیز به دلیل انتشار یک



شورولت برای بسکتبالیست‌ها «کوروت» اختصاصی می‌سازد



سبقت قیمت مدل‌های داخلی در بازه ۲۵ روزه

خودروهای مونتاژی در بازار آزاد تا ۶۰ میلیون تومان گران شدند

زمانی ۲۲ روزه به ثبت رسانده است.

وارداتی‌ها در بازار خودرو ارزان شدند
خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۳۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که وانت اریسان ۲ دوگانه‌سوز (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۷۰۳ میلیون تومان، ساینا S اتومات (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش ۸۲۵ میلیون تومان، کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۹۱۰ میلیون تومان، ری‌را (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۱۵ میلیون تومان و کوئیک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳ میلیون تومان افزایش ۶۵۸ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۶۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان و فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهدافت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، بنز GLB200 (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۱۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان و ام‌جی GT (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.



در پانزدهم مهر ماه ۶۸۸ میلیون تومان بود، روز گذشته به ۷۲۳ میلیون تومان رسید که به معنای افزایش ۳۵ میلیونی بهای آن است. در میان خودروهای مونتاژی هم رکورددار رشد قیمت خودرو هایما S8 است که در حالی پانزدهم مهر ماه به بهای ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان دادوستد شد، دیروز قیمت آن به ۲ میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان رسید که یعنی رشدی معادل ۲۴۰ میلیون تومان داشته است. از میان خودروهای وارداتی نیز که به طور میانگین رشد ۴ درصدی را تجربه کردند، سوزوکی بالئو بیشترین افزایش قیمت را تجربه کرد. به گونه‌ای که بهای این خودرو از ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان به ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید که به معنای رشد ۴۰۰ میلیون تومانی است. البته در این میان، فیات ۵۰۰ ثبات قیمتی را در بازه

سیاست‌های وارداتی سیاست‌گزار در این امر تاثیر گذار بوده است. افزون بر این، قیمت خودروهای وارداتی در سال گذشته با وجود نوسانات ارزی رشد چندانی را ثبت نکردند؛ چرا که ورود خودروهای خارجی به عنوان ضربه گیر عمل کرد؛ اما از آن‌جا که امسال به دلیل نامعلوم بودن سرنوشت ثبت سفارش و تعرفه خودروهای خارجی با وجود گذشت نزدیک به هفت ماه از سال، واردات متوقف مانده و آنچه در قالب داده‌های آماری عنوان می‌شود، مربوط به ثبت سفارش‌های گذشته است، این اثر هم ضربه گیر اثر خود را از دست داده است.

در بازار خودرو داخلی، قیمت چند مدل مورد بررسی قرار گرفته است. در این بین، ساینا دوگانه‌سوز رکورد افزایش قیمت را در دست دارد؛ به گونه‌ای که قیمت این خودرو که

این خودرو ساز، نوبت به سایپا رسید که در اول آبان ماه فهرست قیمت جدید و نهایی کلیه محصولات خود را منتشر کند.

بازار خودروهای مونتاژی هم رشد قیمت هر چند محدود ۲.۳ درصدی را در بازه زمانی بررسی شده تجربه کرده که به تصمیم افزایش قیمت از سوی دو مونتاژکار بزرگ کشور مربوط می‌شود. در این بین، کرمان موتور قیمت سه محصول خود ویژه مهر ماه را تا حدی افزایش داد و بالا رفتن بهای محصولات مدیران خودرو با واکنش سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان همراه شد. بازار خودروهای وارداتی نیز با رشد ۴ درصدی همراه بوده که به نظر می‌رسد بالاترین درصدی در تعرفه خودروها در پی اختلاف میان مجلس و دولت و همچنین سمت و سوی



احسان ناصر یابلی

e.naseri@autoworld.ir

بررسی بازار خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی از ۱۵ مهر ماه تا روز گذشته نشان از روند افزایشی قیمت‌ها دارد. در این بین، بازار خودروهای داخلی به‌طور میانگین رشد ۵.۲ درصدی، مونتاژی‌ها افزایش ۲.۳ درصدی و بازار محصولات وارداتی نیز رشد چهار درصدی را نشان می‌دهند. به نظر می‌رسد ورق بازار خودرو کشور که در مهر ماه به سمت افزایش قیمت‌ها برگشت خورد، حالا تحت تاثیر عواملی همچون بالاترین تعرفه واردات و بالا رفتن بهای قیمت کارخانه‌ای در دو شرکت خودروساز و مونتاژکار، در همان مسیر قبلی گام برمی‌دارد.

در همین حال در رالی بازار خودرو و ایران، بهای خودروهای داخلی از مونتاژی‌ها و وارداتی‌ها سبقت گرفته است. رشد قیمت‌ها در بازار داخلی علاوه بر صعود نرخ ارز به واسطه فعال شدن مکانیسم ماشه، بیشتر مرهون افزایش بهای محصولات تولیدی خودروسازان است. ایران خودرو بعد از اتمام مهلت سازمان حمایت برای اعلام قیمت‌های جدید، در روزهای پایانی مهر ماه اقدام به رونمایی از قیمت محصولات نهایی خود کرد. بررسی‌ها نشان می‌دهد انواع محصولاتی که در سید فروش ایران خودرو جای گرفته بودند، به‌طور میانگین با افزایش قیمت بیش از ۶ درصدی مواجه شدند. هر چند این موضوع به نوعی به آتش اختلاف قیمتی سیاست‌گزار و خودروساز دمید، اما استدلال خودروساز این بود که بر اساس اصلاحیه جدید دستورالعمل شورای رقابت دست به این اقدام زده است. البته تنها ایران خودرو نبود که قیمت محصولات خود را افزایش داد و دلایل خود را در این باره عنوان کرد، پس از

از کاهش هزینه تعمیرات احتمالی تا افزایش ضریب اطمینان و ایمنی؛

مزایای سرویس‌های دوره‌ای

ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم در هر ۱۰ هزار کیلومتر یا یک سال (هر کدام زودتر فرا برسد) الزامی است. بر این اساس اولین سرویس دوره‌ای بعد از سرویس اولیه، سرویس ۱۰ هزار خواهد بود.

نکته مهم دیگری که لازم است صاحبان خودرو به آن توجه کنند، این است که بازه مجاز انجام سرویس‌ها ۱۰۰۰ کیلومتر قبل یا ۱۰۰۰ کیلومتر بعد از کیلومتر مقرر است. برای مثال بازه انجام سرویس ۱۰ هزار بین کیلومتر ۹ هزار تا ۱۱ هزار است. همچنین این سرویس‌ها باید صرفاً در نمایندگی‌های مجاز مدیران خودرو انجام شوند.

این برنامه به گونه‌ای طراحی شده که خودروهای ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم در شرایط بهینه باقی بمانند و مشتریان بدون دغدغه از خدمات گارانتی بهره‌مند شوند. در مجموع انجام منظم سرویس‌های دوره‌ای به رانندگان این اطمینان را می‌دهد که خودرو آن‌ها در بالاترین سطح ایمنی و کارایی باقی خواهد ماند.

چرا سرویس‌های دوره‌ای مدیران خودرو متمایز هستند؟

سرویس‌های دوره‌ای مدیران خودرو صرفاً یک فرآیند فنی نیستند؛ بلکه بخشی از تجربه مالکیت حرفه‌ای خودرو به‌شمار می‌روند. بهره‌مندی از خدمات استاندارد، استفاده از قطعات اصلی، حضور تکنسین‌های آموزش دیده و شبکه‌ای گسترده از نمایندگی‌ها در سراسر کشور، عواملی هستند که باعث شده‌اند خدمات پس از فروش مدیران خودرو به یکی از نقاط قوت این برند تبدیل شود. بنابراین سرویس‌های دوره‌ای خودروهای ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم، نه تنها شرط اصلی استفاده از گارانتی هستند، بلکه مهم‌ترین عامل برای افزایش طول عمر خودرو، کاهش هزینه‌های تعمیرات احتمالی و تضمین رضایت مشتریان به‌شمار می‌روند. مدیران خودرو با ارائه برنامه‌ای جامع و استاندارد برای سرویس‌های اولیه و ادواری، آینده‌ای مطمئن‌تر را برای خودرو و آسایش بیشتر رانندگان فراهم کرده است.



یکی از مهم‌ترین اقدامات برای تضمین سلامت خودرو، جلوگیری از استهلاک زودهنگام قطعات و بهره‌مندی کامل از خدمات گارانتی و انجام به‌موقع سرویس‌های دوره‌ای خودرو است. همچنین انجام منظم سرویس‌های دوره‌ای به رانندگان این اطمینان را می‌دهد که خودرو آن‌ها در بالاترین سطح ایمنی و کارایی باقی خواهد ماند.

سرویس‌های دوره‌ای نه تنها ضامن عملکرد پایدار خودرو هستند، بلکه مزایای گسترده‌ای برای صاحبان خودرو به‌همراه دارند. این خدمات باعث افزایش طول عمر خودرو و قطعات اصلی، تضمین ایمنی رانندگی، جلوگیری از بروز خرابی‌های پرهزینه، کاهش مصرف سوخت و حفظ ارزش خودرو در بازار دست‌دوم می‌شوند. علاوه بر این، انجام منظم سرویس‌ها این امکان را به صاحبان خودرو می‌دهد که به‌طور کامل از خدمات گارانتی شرکت مدیران خودرو استفاده کنند.

شرکت مدیران خودرو با تکیه بر شبکه گسترده نمایندگی‌های مجاز در سراسر کشور، سرویس‌های دوره‌ای را برای محصولات خود شامل ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم طراحی کرده است تا همه مشتریان بتوانند از بالاترین استانداردهای خدمات پس از فروش بهره‌مند شوند. سرویس‌های دوره‌ای شامل سرویس اولیه و سرویس‌های ادواری است؛ در اصل ضروری است صاحبان خودرو به‌منظور جلوگیری از استهلاک زودهنگام قطعات و افزایش طول عمر خودرو خود، پس از انجام سرویس اولیه در کیلومتر و زمان مقرر نسبت به انجام سرویس‌های ادواری اقدام کنند که جزئیات آن در ادامه تشریح خواهد شد.

همه چیز درباره زمان و شرایط انجام سرویس‌های اولیه و ادواری محصولات مدیران خودرو

زمان انجام سرویس اولیه محصولات شرکت مدیران خودرو حداکثر پنج ماه پس از آغاز تاریخ گارانتی یا حداکثر ۵۰۰ کیلومتر (هر کدام که زودتر فرا برسد) است. در صورت عدم انجام سرویس اولیه در بازه تعیین شده، مطابق با ماده ۱۴ قانون حمایت از مصرف کنندگان اقدام خواهد شد.

پس از سرویس اولیه، انجام سرویس‌های دوره‌ای خودروهای



را تشکیل می‌دهد. این پیشرا نه موسوم به M256 است که با در نظر گرفتن ۲۴ سوپاپ روی دو میل سوپاپ‌رو، سیستم هوشمند تا یمنینگ متغیر سوپاپ‌ها به سبک مرسدس بنز، استفاده از متر یال آلومینیوم در ساخت بلوک سیلندر و سرسیلندر و اضافه شدن سیستم پر خوران توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم می‌تواند حداکثر ۳۸۵ اسببخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند که در بهترین حالت بوست می‌تواند به ۶۰۰ اسببخار نیز برسد. یک موتور الکتریکی با ساختار ۴۸ ولتی نیز به تنهایی ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم می‌آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۹ سرعته جی-ترونیک اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود.

اکتبر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی مرسدس بنز عضو جدید خانواده اسپرت خود را با نام CLE کلاس معرفی کرد. CLE در واقع جایگزین C و E کوپه شده که اخیرا نسخه های-پر فورمنسی آن با نام CLE53 AMG معرفی شد. این کوپه اسپرت در بخش ظاهر خود با کیت بدنه AMG همراه است که این کیت مزین به قطعات الحاقی فیبر کربنی است. اما از نظر فنی نسبت به نسخه‌های دیگر این خودرو تا حد زیادی دستخوش تغییرات مهندسان AMG قرار گرفته است. زیر کاپوت این کوپه جسور اشتوتگارتی یک موتور ۶ سیلندر خطی مزین به تکنولوژی پر خوران توربوشارژر که در حقیقت توربوشارژر الکتریکی نیز روی آن نصب شده قلب تپنده CLE53 AMG



کوپه جذاب واسپرت «مرسدس بنز»

آیا گزینه جوان پسند «کیا» با ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش خرید دارد؟

«سراتو» خوشنام در بازار سدان‌ها



اتمسفریک جاکشوش کرده است. این موتور با کد NU شناخته می‌شود. قلب تپنده سراتو مدل ۲۰۱۵ میلادی دارای حجم موتور ۱۹۹۹ سی‌سی مزین به ۱۶ سوپاپ روی دو میل سوپاپ با مکانیزم DOHC است. این موتور به لطف پارامترهای فنی از جمله سیستم تایمینگ متغیر پیوسته سوپاپ‌های ورودی و خروجی D-CVVT، سیکل کاری اتکینسون، طراحی محفظه احتراق ایده آل و کاهش فضای اتاق احتراق و رسیدن به نسبت تراکم ۱۲٫۵ به یک و سیستم پاشش سوخت چند نقطه‌ای MPI می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی را به ارمان آورد. بر این اساس حداکثر ۱۴۷ اسببخار قدرت را در ۶۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۸۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی‌ام فراهم می‌آورد. جالب است بدانید که موتور ۲ لیتری NU سراتوهای YD موجود در کشورمان از سیستم پاشش سوخت چند نقطه‌ای MPI برخوردارند. این سیستم سبب می‌شود میزان استهلاک و خرابی ناشی از ناک (ضربه لحظه‌ای در سیلندر به دلیل پایین بودن اکتان بنزین) تا حد زیادی کاهش یابد تا موتور با شرایط سوختی کشور سازگارتر باشد. همچنین این موتور در صورت نگهداری صحیح یا همان انجام سرویس‌های دوره‌ای در ۵۰ هزار کیلومتر حداکثر تا ۳۵۰ هزار کیلومتر پیشرا نه کم است. استهلاک و باکیفیتی خواهد بود. در مقابل گیربکس ۶ سرعته تیپ-ترونیک قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو می‌رساند. به لطف ساختار جدید در بخش مکانیکی-هیدرولیکی گیربکس و همچنین به‌روز بودن پروگرامینگ TCU (واحد کنترل پردازشگر گیربکس) پروسه تعویض دنده‌ها بسیار نرم و باکیفیت و فاقد هر گونه تاخیر و کوبشی انجام می‌شود. هماهنگی موتور با گیربکس به خوبی توانسته پر فورمنس (عملکرد) سراتو نسل سوم YD مدل ۲۰۱۵ میلادی را بهبود بخشد. این گیربکس با در نظر گرفتن سرویس دوره‌ای هر ۱۰۰ هزار کیلومتر، حداکثر تا ۲۵۰ هزار کیلومتر گیربکس کم است. استهلاک و کم در دسری خواهد بود تا هزینه نگهداری را در سطح پایینی قرار دهد. همچنین با توجه به هماهنگی عالی میان موتور و گیربکس و حداکثر وزن ۱۲۷۰ کیلوگرمی، تنها ۹٫۷ ثانیه زمان نیاز است که سراتو YD از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد

کیفیت سواری و عملکرد دهندلینگ سراتو YD

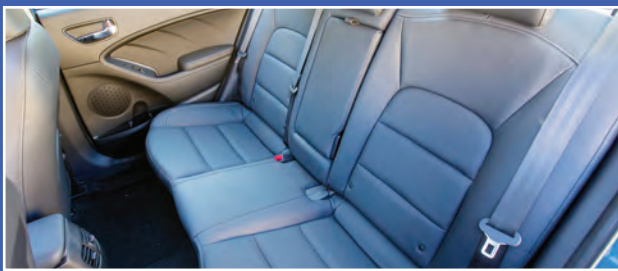


کیا سراتو نسل سوم موسوم به YD مدل ۲۰۱۵ در محور جلو دارای سیستم مک‌فرسون استرات با طبق‌های دوپل بوده و در محور عقب دارای سیستم تورشن بیم یا میله پیچشی بوده که کیفیت سواری بسیار بالاتری نسبت به رقبای چینی خود دارد. هر چند که اگر سیستم تعلیق مولتی‌لینک (چند انصالی) برای عقب نصب شده بود، کیفیت سواری در سطح بالاتری قرار داشت. اما نصب تایرهای ۲۱۵/۴۵ با رینگ‌های ۱۷ اینچی آلومینیومی در کیفیت سواری بسیار اثر گذار بوده است. اما در زمینه هندلینگ به دلیل عدم توزیع وزن مناسب میان محورهای جلو و عقب و مرکز ثقل نسبتا بالا کمی کم‌فرمانی داشته که به لطف فرمان برقی EPS این مهم نیز به خوبی بهبود بخشیده شده است.

کیا سراتو YD بخیریم؟



کیا سراتو نسل سوم YD مدل ۲۰۱۵ با وضعیت شاسی و بدنه سالم و کارکرد واقعی ۱۴۰ هزار کیلومتر این روزها در بازه قیمتی ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قرار دارد. به لطف تامین قطعات آسان از کشورهای حاشیه خلیج فارس و وجود مکانیک‌های مجرب و تخصصی برای این خودرو در ایران، این مدل یکی از بهترین گزینه‌ها برای خرید سدان کامپکت خانوادگی و ایمن است.



شاخه به همراه پدال‌های شیفت در پشت آن و دسته‌دنده اسپرت همگی رانندگی با سراتو نسل سوم موسوم به YD را هیجان‌انگیز جلوه می‌دهد. سراتو نسل سوم مدل ۲۰۱۵ میلادی که مورد بررسی ما در این مطلب است، از امکانات رفاهی و ایمنی به‌روز مانند ABS، EBD، کنترل کشش، کنترل پایداری و جانبی، سیستم چهار چرخ ترمز دیسکی، سیستم ABS، EBD، کنترل کشش، کنترل پایداری، الکرونیکی، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، گرمکن غربیلک فرمان، آینه‌الکترو کرومیک، کروژ کنترل، تنظیم فرمان در سه حالت اسپرت، نرمال، کامفورت (راحتی)، تنظیم دو صندلی جلو برقی دارای حافظه، سنسور پارک جلو و عقب، سنسور باران، سنسور نور (روشن شدن خودکار چراغ‌های جلو، سیستم نشانگر فشار باد تایرها TPMS، چراغ خوش آمدگویی، فرمان برقی حساس به سرعت، گرمکن صندلی‌ها و سردکن صندلی‌های جلو، دوربین دید عقب، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب، کول باکس، سیستم ورود بدون کلید (کس) و استارت دکمه‌ای پر خوردار است. سراتو نسل سوم موسوم به YD مدل ۲۰۱۵ به لطف فاصله محوری ۲۷۰۰ میلی‌متری، طول ۴۵۶۰ میلی‌متری، عرض ۱۷۸۰ میلی‌متری و قامت ۱۴۴۵ میلی‌متری فضای کاملاً راحت و مناسبی را در اختیار سر نشینان قرار داده است تا با فضای بار ۴۲۱ لیتری در کلاس خود، یکی از بهترین گزینه‌های برای خرید یک خودرو خانوادگی کامپکت باشد. مضاف بر این موارد کیا سراتو نسل سوم یا YD از نظر کیفیت و ایمنی در سطح بالایی در مقایسه با تمام رقبای صفر کیلومتر چینی خود در ایران قرار گرفته است؛ چرا که سال ۲۰۱۳ میلادی این خودرو توسط موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده یعنی IIHS مورد تست و ارزیابی قرار گرفت و به مقام TOP SAFETY PICK دست پیدا کرد.

موتوری که استهلاک پایینی دارد

کیا سراتو نسل سوم موسوم به YD به پیشرا نه‌های متعددی تجهیز شده است؛ اما مدلی که در بازار ایران حضور دارد، از پیشرا نه ۲ لیتری اتمسفریک پر خوردار است. بر این اساس زیر چهره جذاب و جوان پسند سراتو نسل سوم موسوم به YD مدل ۲۰۱۵ میلادی یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری

سدان کامپکت سگمنت C

کیا که از سال ۲۰۰۳ میلادی روی خط تولید این خودروساز کره‌ای قرار گرفته و تا به امروز پنج نسل از آن راهی بازار جهانی شده، با

نام سراتو شناخته می‌شود. سراتو نام بسیار خوش آواز و محبوب در میان سدان‌های کامپکت جهانی و به ویژه بازار ایران است که از جایگاه خاصی در میان جوانان پر خوردار است. از آن جا که این روزها در بازار خودروهای دست دوم سراتو از محبوبیت بالایی نیز پر خوردار است، در ادامه این مطلب نگاهی فنی به کیا سراتو نسل سوم موسوم به YD مدل ۲۰۱۵ میلادی خواهیم انداخت تا بدانیم در بازه قیمتی ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش خرید دارد یا خیر.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

طراحی زیبا واسپرت بدنه سراتو YD



سراتو نسل سوم موسوم به YD در جولای سال ۲۰۱۲ میلادی به صورت رسمی به جهان معرفی شد. این نسل از سدان کامپکت کیا که بر پایه و اساس زبان جدید طراحی آن سال این خودروساز مطرح کره‌ای شکل گرفت و به صورت مستقیم زیر نظر پیتر شرابورده، استایل بسیار جذاب و جوان پسندی دارد. در حقیقت نسل سوم سراتو یکی از نسل‌های زیبای این سدان به‌شمار می‌رود. با نگاهی به پروفیل سراتو نسل سوم YD شاهد یک کاپوت نسبتا کشیده، ستون‌های A با زاویه بیش تر، ستون C کشیده، پشت کوتاه با مجموعه‌ای از خطوط نرم و سطوح منحنی روی بدنه هستیم که کاراکتر نافذ و حس فست‌بک کوپه به این سدان بخشیده است. هر چند که بهره‌گیری از رینگ‌های ۱۷ اینچی آلیاژی پرستیژ خاصی به این خودرو داده است. در نمای جلو چراغ‌های کشیده به فرم حرف A اما کمی بیضی شکل، خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره باریک به سبک کیا چهره کاملاً جسورانه‌ای از سراتو را به نمایش می‌گذارد. از سوی دیگر در نمای عقب شاهد چراغ‌های کشیده هستیم که با فرمت بیضی همراه بوده که با گرافیک LED درون آن و حجم پردازشی نسبتا خاص روی در صندوق عقب نمای کاملاً زیبا و چشم‌نوازی به سراتو می‌دهد. هر چند که اضافه شدن یک آگزوز گرد در یک طرف سپر و نصب اسپویلر کوچک روی در صندوق عقب سبب شده است کمی حس هیجان را از تقا بخشد. ناگفته نماند که کیفیت رنگ در این خودرو نسبت به تمام رقبای چینی خود یک سر و گردن بالاتر است.

کابین جذاب با سطح امکانات رفاهی بالا

بازار کردن درهای سراتو نسل سوم موسوم به YD شاهد یک طراحی مینیمال و ساده هستیم. هر چند که توجه به المان‌های مدرن نیز فراموش نشده؛ چرا که با طراحی یک کلاستر آنالوگ-دیجیتالی که در بخش میانی آن یک نمایشگر ۴٫۲ اینچی TFT رنگی با کیفیت تعبیه شده و همین طور با یک نمایشگر ۷ اینچی لمسی افقی در بخش میانی داشبورد برای سیستم مولتی‌مدیا مواجهیم که فضای داخلی را مدرن جلوه می‌دهد. ناگفته نماند که نمایشگر دیجیتالی با دو کمه روتاری برای پل سیستم تهویه مطبوع نیز طراحی شده تا این حس را به خوبی القا کند. از سوی دیگر طراحی درجه‌های عمودی سیستم تهویه مطبوع در طرفین و بخش میانی هارمونی خوبی با کلیت طراحی داشبورد ایجاد کرده است. علاوه بر این طراحی صندلی‌های اسپرت، غربیلک فرمان خوش دست سه

صریح و حجم‌های ماهیچه‌ای روی گل‌گیرهای عقب، نمای زیبایی از یک مینی‌ون کوچک لوکس را به نمایش می‌گذارد. طراحی داخلی EQT نیز از T کلاس به عاریت گرفته شده و فضای لوکس و درعین حال مینیمالی دارد. اما در بخش فنی مدل پایه این خودرو با یک موتور در محور عقب به تولید می‌رسد که قدرتی برابر با ۱۲۲ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۲۴۷ نیوتون‌متر دارد. یک باتری ۴۵.۷ کیلووات-ساعتی روی این خودرو نصب شده که در مدت‌زمان ۳۸ دقیقه ۸۰ درصد ظرفیت آن شارژ می‌شود. این خودرو از نظر فناوری به بالاترین سطح تکنولوژی مرسدس بنز مزین شده تا بتواند به عنوان یک خودرو ایمن جدید شناخته شود.

اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی مرسدس بنز از جدیدترین محصول خود که بر پایه یک خودرو مینی‌ون طراحی و ساخته شده است، رونمایی کرد. این خودرو با عنوان EQT در حقیقت همان مینی‌ون کوچک مرسدس بنز است که با نام T کلاس معرفی می‌شود. از سوی دیگر حرف EQ پیش از T به منظور محصول برقی این ستاره اشتوتگارتی است. EQT نخستین مینی‌ون کوچک مرسدس بنز است که با همان طراحی زیبا بدنه سیال T کلاس به تولید رسیده که با اندکی کشیده شدن پوزه و چراغ‌های کوچک و جلوپنجره ۶ ضلعی منحصر به فرد مرسدس بنز چهره زیبا و جذابی دارد. اما در نمای عقب چراغ‌های عمودی با گرافیک LED های دوگانه و حجم‌پردازی



ون برقی «مرسدس بنز» چه در چنته دارد؟



«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

رنوو پروژه «فلکسیس»؛ آینده‌ای برقی برای ون‌های کاری اروپا

پروژه فلکسیس تاکنون بیش از ۳۵۰ میلیون یورو سرمایه جذب کرده است و قرار است در کارخانه تاریخی سندویل فرانسه تولید شود



عقب، آن را برای مأموریت‌های «آخرین مایل» ایده‌آل می‌کند. جالب آن که دو نام گولت و استافت، برگرفته از مدل‌های کلاسیک رنو دهه‌های ۵۰ و ۶۰ میلادی هستند؛ حرکتی هوشمندانه که میان نوآوری و میراث برند پلی عاطفی ایجاد کرده است.

سرمایه‌گذاری و راهبرد تجاری

پروژه فلکسیس تاکنون بیش از ۳۵۰ میلیون یورو سرمایه جذب کرده است و قرار است در کارخانه تاریخی سندویل فرانسه تولید شود؛ همان جایی که سال‌ها محل مونتاژ مدل ترافیک بوده است. رنو برای عرضه محصولات فلکسیس از دو مسیر استفاده خواهد کرد: شبکه فروش معمولی خود در اروپا و همچنین شبکه کامیون‌های رنو ترانس که زیرمجموعه گروه ولوو است. این هم‌افزایی میان خودروهای سبک و سنگین، دسترسی برنده بازار ناوگان‌های تجاری را گسترش می‌دهد. در حال حاضر، چند شرکت لجستیکی اروپایی از جمله DB Schenker و ColisPrivé و HIVED بریتانیا، پاداشست تفاهمی برای خرید بیش از پانزده هزار دستگاه از محصولات فلکسیس امضا کرده‌اند. این استقبال اولیه نشان می‌دهد بازار اروپا آماده پذیرش چنین ون‌های برقی هوشمندی است، به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل پاک شهری.

فلکسیس و آینده حمل‌ونقل شهری

فلکسیس صرفاً پروژه‌ای برای تولید خودرو نیست، بلکه پاسخی است به یک دگرگونی بنیادی در مفهوم حمل‌ونقل. شهرهای بزرگ اروپا در مسیر حذف آلودگی و کاهش ترافیک گام برمی‌دارند و نیازمند وسایل نقلیه‌ای هستند که پاک، هوشمند و سازگار با محیط شهری باشند. رنو با فلکسیس می‌خواهد به جای فروش صرف خودرو، راه‌حل‌های یکپارچه ارائه دهد؛ از مدیریت هوشمند ناوگان گرفته تا خدمات داده‌محور و بهرهوری دانهی عملکرد. به بیان دیگر، خریدار نه یک وسیله، بلکه یک سرویس بلندمدت را دریافت می‌کند. این نگاه تازه، همان چیزی است که کارشناسان آن را آینده صنعت خودرو می‌نامند؛ جایی که مرز میان خودرو و ساز و ارائه‌دهنده خدمات نرم‌افزاری محو می‌شود و مفهوم «وسیله نقلیه به‌عنوان سرویس» جایگزین فروش سنتی می‌شود.

اروپا در مسیر تغییر چهره حمل‌ونقل

فلکسیس، پروژه‌ای است که می‌تواند چهره حمل‌ونقل سبک اروپا را دگرگون کند. طراحی بومی، معماری برقی از پایه، قابلیت‌های نرم‌افزاری پیشرفته و نگاه آینده‌نگرانه، همگی نشان می‌دهد رنو و شرکایش قصد دارند ون‌های تجاری را به مرحله‌ای تازه ببرند. اما موفقیت این پروژه نه در رونمایی‌ها، بلکه در دوام، خدمات و واقعیت اقتصادی آن سنجیده خواهد شد. اگر فلکسیس بتواند میان هزینه‌های بهره‌وری و اعتماد کاربران توازن برقرار کند، به الگویی برای سایر خودروسازان تبدیل خواهد شد. در غیر این صورت، ممکن است تنها به فصلی در خشان در تاریخ طرح‌های آزمایشی اروپا محدود شود. به هر حال، فلکسیس یادآور این حقیقت است که صنعت خودرو در حال عبور از مرزهای گذشته است؛ مرز میان سخت‌افزار و نرم‌افزار، میان تولید و خدمات و میان خودرو و فناوری. رنو در این میان می‌خواهد نخستین شرکتی باشد که این گذار را نه فقط در گفتار، بلکه در جاده‌های شهرهای آینده به نمایش می‌گذارد.

اعلام رسمی، شارژ ۸۰ درصدی باتری کمتر از بیست دقیقه زمان خواهد برد؛ عددی که اگر در عمل محقق شود، گام بزرگی در افزایش بهره‌وری ناوگان‌های شهری محسوب می‌شود. رنو دو نوع باتری برای این پروژه معرفی کرده است: نوع NMC با تمرکز بر برد طولانی (حدود ۴۵۰ کیلومتر بر اساس استاندارد WLTP) و نوع LFP برای کاربری شهری با بردی حدود ۳۵۰ کیلومتر. این انتخاب دوگانه به مشتریان ناوگانی اجازه می‌دهد متناسب با مأموریت خود، میان هزینه و برد تعادل برقرار کنند.

موتور برقی فلکسیس توان حدود ۱۵۰ کیلووات معادل ۲۰۰ اسب‌بخار و گشتاور ۳۴۵ نیوتون‌متر تولید می‌کند. رنو اعلام کرده رانندگان این موتور به بیش از ۹۵ درصد می‌رسد، که برای خودرویی تجاری رقم بسیار بالایی است. افزون بر این، امکان بازپایی انرژی هنگام ترمز و حرکت در سرازیری موجب افزایش بهره‌وری انرژی در مسیرهای شهری می‌شود. ویژگی‌های دیگری چون توانایی تامین برق برای دستگاه‌های خارجی (V2L) و بازگرداندن انرژی به شبکه (V2G) نیز در نظر گرفته شده است؛ بدین معنا که خودرو می‌تواند نقش منبع برق سیار را ایفا کند و در مواقع ضروری یا در عملیات میبدانی، انرژی لازم برای تجهیزات را تامین کند.

طراحی بدنه و کاربرد شهری

در ظاهر، ون‌های فلکسیس به گونه‌ای طراحی شده‌اند که هم مدرن و آینده‌نگر باشند و هم هویت رنو را در خود حفظ کنند. خطوط بدنه ساده و هوشمندانه طراحی شده تا آیرودینامیک مطلوبی به دست آید و مقاومت هوا کاهش یابد. ارتفاع کمتر از ۱.۹ متر باعث می‌شود خودرو بتواند وارد پارکینگ‌های شهری و زیرزمینی شود، در حالی که عرض ۱.۹۲ متر و طول متغیر در دو نسخه، تعادل میان فضا و چابکی را حفظ می‌کند. در نسخه کوتاه‌تر، حجم بار حدود ۵.۱ مترمکعب است و در نسخه بزرگ‌تر به ۵.۸ مترمکعب می‌رسد. این ارقام برای جابه‌جایی بسته‌ها و محموله‌های سبک شهری کاملاً کافی است. در بخش جلو، نوار LED پیوسته‌ای تمام عرض را پوشانده و لوگوی رنو در مرکز قرار گرفته است؛ امضایی بصری که به خوبی اصالت فرانسوی پروژه را نشان می‌دهد.

سه چهره از یک خانواده

خانواده فلکسیس شامل سه مدل متفاوت است که هر کدام مأموریتی ویژه دارند اما DNA مشترکی را حفظ کرده‌اند. ترافیک E-Tech نسخه‌ای است که پیشتر از همه به ون‌های سنتی رنو شباهت دارد. طراحی آن مدرن‌تر از نسل‌های پیشین است، اما کاربری چندمنظوره خود را حفظ کرده است. این مدل در دو طول متفاوت تولید می‌شود و برای شرکت‌های پستی، خدماتی و ناوگان‌های متعددی به حساب می‌آید. گولت E-Tech نسخه‌ای است که برای تبدیل‌های تخصصی طراحی شده است. این مدل با شاسی و کابینی مشترک با ترافیک، اما با محور و سیستم تعلیق تقویت‌شده عرضه می‌شود تا برای نصب بدنه‌های خاص مانند یخچال‌دار یا آمبولانس مناسب باشد. استافت E-Tech کوچک‌ترین و شهری‌ترین عضو خانواده است. طراحی آن برای تحویل بسته‌های کوچک در مسیرهای کوتاه و بارگیری سریع انجام شده است. ارتفاع داخلی زیاد و درهای کرکره‌ای

رنودر همکاری با دوشریک بزرگ خود، گروه ولوو و شرکت کشتریانی CMA-CGM، قدمی بلند در مسیر تحول خودروهای تجاری برداشته است. ثمره این همکاری، برندی تازه با نام فلکسیس (Flexis)



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

است که مأموریت دارون‌های برقی مدرن، هوشمند و نرم‌افزار محور را به مرحله تولید انبوه برساند. پروژه فلکسیس فقط یک محصول جدید نیست، بلکه بازتعریفی از مفهوم «وسیله نقلیه تجاری» است؛ محصولی که از پایه برای دنیای برقی و متصل طراحی شده و قصد دارد حمل‌ونقل شهری را با نگاهی دیجیتال و پاک بازسازی کند.

فلسفه طراحی و هدف پروژه فلکسیس

رنوو شرکای آن بر این باورند که دوران طراحی ون‌های برقی بر اساس مدل‌های دی‌زیلی گذشته است. در نتیجه، تصمیم گرفته‌اند از صفر شروع کنند؛ پلتفرمی کاملاً جدید با ساختار تخت، موسوم به اسکیت‌بورد، که تمام اجزای فنی در بخش زیرین آن جای می‌گیرند. این تصمیم نه تنها فضای بار را آزاد کرده، بلکه پایه‌ای برای توسعه خانواده‌ای از خودروها با کاربردهای گوناگون فراهم کرده است. این پلتفرم از ابتدا با معماری الکترونیکی پیشرفته‌ای توسعه یافته که بر مبنای مفهوم «خودرو تعریف‌شده با نرم‌افزار» بنا شده است. در چنین ساختاری، نرم‌افزار در مرکز هویت خودرو قرار دارد و امکان به‌روزرسانی از راه دور (OTA) برای همه اجزای اصلی فراهم است؛ از مدیریت باتری گرفته تا سیستم‌های ناوبری و ایمنی. به این ترتیب، فلکسیس تنها یک خودرو نیست، بلکه یک اکوسیستم دیجیتال متحرک است که می‌تواند در طول زمان تکامل پیدا کند.

پلتفرم اسکیت‌بورد؛ شاسی واحد برای چند مأموریت

پایه اصلی پروژه فلکسیس همان پلتفرم اسکیت‌بوردی است که امکان نصب بدنه‌های متفاوت روی یک ساختار مشترک را فراهم می‌کند. در این معماری، باتری در کف خودرو جای دارد و موتور برقی، سیستم انتقال نیرو، سیستم ترمز و مازول کنترل مرکزی، همگی در بخش زیرین جاسازی شده‌اند. این طراحی سبب می‌شود که مهندسان بتوانند مدل‌های متنوعی با طول، ارتفاع و حجم بار متفاوت تولید کنند؛ بی‌آن که نیازی به تغییر ساختار شاسی باشد. چنین انعطافی برای کاهش هزینه تولید و تسریع فرایند توسعه حیاتی است؛ زیرا به رنوا اجازه می‌دهد محصولاتش را در آینده متناسب با نیاز بازار تغییر دهد.

همچنین این ساختار باعث کاهش مرکز ثقل خودرو و بهبود پایداری در حرکت شهری شده است. فلکسیس برخلاف بسیاری از رقبا، از همان ابتدا برای کاربری تمام‌برقی طراحی شده است، نه به عنوان نسخه‌ای تغییر یافته از مدل‌های سوختی گذشته.

فناوری و مشخصات فنی

فلکسیس از معماری ۸۰۰ ولتی بهره می‌برد که در خودروهای تجاری کم‌سابقه است. این ویژگی نه تنها امکان شارژ سریع‌تر را فراهم می‌کند، بلکه رانندگان کلی سیستم را نیز افزایش می‌دهد. طبق



سمت کاهش حباب قیمتی خبر می‌دهد. پیش‌بینی می‌شود بازار خودرو در روزهای پیش رو درمقایسه با روزهای قبل نوسان ناشی از حکمرانی رگودر آبیستر تجربه کند. البته این افت قیمت تنها منوط به CR-V eHEV نیست و سایر محصولات این برند مانند دوزل و ZR-V eHEV نیز افت قیمت در بازار را تجربه کردند.

هوندا CR-V eHEV یکی از خودروهای وارداتی جدید بازار کشور محسوب می‌شود و اواخر هفته گذشته قیمت این خودرو در بازار به ۹ میلیارد تومان رسید. اما روز گذشته این خودرو در بازار برچسب قیمت ۸ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان خورد. افت قیمت این خودرو به‌خودی خود از فروش کردن انتظارات تورمی و احتمال حرکت بازار در سایه رگود، به



سقوط ۱۰۰ میلیون تومانی هوندا «CR-V eHEV»

تقاضای منطقی و بدون هیجان در بازار خودروهای وارداتی؟

در بازار کشور، برندهای متعلق به کره جنوبی و خودروسازان چینی جدید با ارائه خدمات سریع‌تر و تنوع آپشن‌ها در حال گرفتن سهمی از سبد تقاضای لوکس و نیمه‌لوکس هستند. خریدار داخلی که امروز به‌جای نام، به قیمت و گارانتی فکر می‌کند، ممکن است در شرایط برابر، سراغ گزینه‌های کم‌هزینه‌تر برود.

در مجموع، افت قیمت فولکس واگن ID یونیکس اولترا امی توان ترکیبی از تخلیه حباب قیمتی، تغییر رفتار تقاضا و اثر رگود عمومی روی بازار خودروهای وارداتی دانست. با ادامه این روند، نه تنها فولکس واگن بلکه دیگر برندهای اروپایی نیز ناچار خواهند شد با واقعیت جدید بازار کشور یعنی «تقاضای منطقی و بدون هیجان» کنار بیایند.

پیش‌تر به‌صورت محدود و با قیمت‌های هیجانی معامله می‌شدند، اکنون در شرایط رقابتی‌تری قرار گرفته‌اند. از سوی دیگر ماجرا به انتظارات تورمی و تقویت احتمال ثبات اقتصادی، سرمایه‌ای بازار برمی‌گردد. با کاهش انتظارات تورمی و تقویت احتمال ثبات اقتصادی، بخش قابل توجهی از متقاضیان که هدفشان از خرید خودرو صرفاً سرمایه‌گذاری و حفظ ارزش سرمایه است، از بازار عقب‌نشینی خواهند کرد. همین امر باعث شده خودروهای وارداتی که زمانی «پناهگاه ارزش پول» تلقی می‌شدند، اکنون با افت تقاضا و تعدیل قیمت روبه‌رو شوند.

در مورد برند فولکس واگن نیز باید به‌مساله برندینگ و خدمات پس از فروش اشاره کرد.

بازار خودروهای وارداتی در هفته‌های اخیر شاهد نوساناتی بوده که حتی برندهای معتبر و خوشنامی مانند فولکس واگن نیز از آن در امان نمانده‌اند. کاهش قیمت حدود ۷۵۰ میلیون تومانی مدل ID یونیکس اولترا در بازه‌ای کمتر از یک هفته، پرسشی جدی را مطرح کرده است: آیا این افت قیمت نتیجه تعدیل طبیعی بازار است یا نشانه‌ای از کاهش جذابیت برندهای اروپایی در شرایط جدید اقتصادی حاکم بر بازار خودرو است؟ از یک سو، بخشی از این کاهش را می‌توان به افزایش عرضه و ثبات نسبی نرخ ارز نسبت داد. با باز شدن مسیر واردات از طریق چند شرکت خصوصی و تسریع در ترخیص محموله‌ها، بازار از وضعیت کم‌عمق ماه‌های قبل فاصله گرفته است. خودروهایی که

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۲۹۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۳۶۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۸۰	۴۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	یک میلیارد و ۷۷۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۶۲۰	۲۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۶۶۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۱۰	۱۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۲۸۰	۱۵	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۶۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۳۸۰	۳۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۳	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۶	۱	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۵۰	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۲۳	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۲۵	۲۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۲۸	۰	
اتلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۱۷	۱	▲
اتلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۷۰	۰	
اتلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	۹۸۵	۳	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۵۸	۳	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۶۲	۱	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۸۱	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۵۱	۳	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۵۰	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۴۳	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	۹۹۹	۳	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۱۹۷	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۲۸	۹	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۴۶	۶	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۷۲	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۴۳	۷	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۵	۰	
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	
نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۰	۱۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۷۴	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۰۰	۳	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۳۱	۳	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۸	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۶۹	۴	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۱۰	۷	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۴	۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۰۳	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۲۲	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۲۹۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۰۶	۱۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۳۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۵۳	۲	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۵۶	۳	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۱۶	۶	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۵۳	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۷	۲	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۱۵	۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۰۳	۳۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱،۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد	۰	
اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۲۹۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
ام‌جی ۱،۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲۹۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۴۵۰	۰	
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۴۵۰	۰	
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA 260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
بنز GLB 200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▼
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▼
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد	۵۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
بی‌وی‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد	۱۰۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۶۵۰	۰	
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۶ میلیارد و ۹۵۰	۰	

مقادیری فرآورده نفتی در یک باب کارگاه تغلیظ سوخت واقع در آدرس کهریزک دیو شده است. در بدو ورود ماموران، چندین مخزن و میکسر تغلیظ سوخت روبت شد که مخازن آن حاوی مقادیر زیادی فرآورده سوختی سوسپنددار بودند. این کارگاه فاقد هرگونه مجوز کسب و کار در این زمینه بود. وی افزود: «محتویات مخازن که در مجموع شامل ۱۴ هزار لیتر فرآورده نفتی از نوع گازوئیل بود، به انبار نفت شهری منتقل شد.» سرهنگ عیدی ادامه داد: «در تحقیقات صورت گرفته، مالک کارگاه شناسایی و طی بررسی اسناد ارائه شده، مغایرت محموله کشف شده با مستندات قانونی احراز شد. در همین رابطه، پرونده قضایی تشکیل و متهم به مرجع قضائی معرفی شد.»

به گزارش آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی نفت ما، جانشین پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف یک کارگاه غیرمجاز تغلیظ سوخت قاجاق در محدوده کهریزک خبر داد و گفت: «بیش از ۱۴ هزار لیتر گازوئیل قاجاق به ارزش تقریبی ۱.۸ میلیارد تومان کشف و ضبط شد.» سرهنگ کارگاه اسماعیل عیدی اظهار داشت: «در این عملیات بیش از ۱۴ هزار لیتر سوخت قاجاق کشف شد و کارشناسان ارزش کالاهای کشف شده را بیش از ۱.۸ میلیارد تومان برآورد کرده اند.» وی توضیح داد: «با انجام اقدامات فنی و پلیسی، ماموران پلیس امنیت اقتصادی موفق به کشف یک کارگاه غیرمجاز تغلیظ سوخت قاجاق در محدوده کهریزک شدند.» جانشین پلیس امنیت اقتصادی قاتب عنوان کرد: «در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد که



کشف سوخت قاجاق در یک کارگاه در کهریزک



استانداردسازی در صنعت روانکارها تخصصی می شود؛

حضور «نفت پارس» در همایش بین المللی موتور تهران

شرکت نفت پارس با حضوری چشمگیر در چهاردهمین همایش بین المللی موتورهای درون سوز و یازدهمین نمایشگاه موتور تهران در پژوهشگاه نیرو، توانمندی های خود را به نمایش گذاشت. این رویداد مهم که با مشارکت جوامع دانشگاهی و صنعتی از کشورهایمانند آلمان، اتریش و انگلستان برگزار شد، بستری کلیدی برای تبادل دانش میان متخصصان حوزه موتورهای درون سوز بود. نفت پارس در راستای توسعه پایدار، ضمن معرفی جدیدترین محصولات و توانمندی های بومی خود، با هدف انتقال دانش و تجربه، گسترش همکاری های مشترک با فعالان صنعت و برداشتن گامی موثر در جهت ارتقای خدمات رسانی به جامعه در این رویداد حضور یافت. در این همایش، فرصت هایی مانند ارائه مقالات علمی، سخنرانی های کلیدی، میزگردهای تخصصی و کارگاه های آموزشی برای آشنایی با آخرین تکنولوژی ها و دستاوردهای صنعت موتور و خودروی داخلی و خارجی فراهم شد. در این رویداد تخصصی که با حضور عادل پیرمحمدی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و حمید کشاورز، نماینده صاحبان اکثریت سهام گروه صنعتی ایران خودرو همراه بود، جدیدترین دستاوردها و چالش های صنعت موتور و قوای محرکه کشور مورد

بررسی قرار گرفت. حمید کشاورز، در سخنانی با تأکید بر اهمیت نقش صنعت خودرو در توسعه اقتصادی کشور گفت: «صنعت خودرو می تواند محرک اصلی رشد صنعتی ایران باشد. با این حال، نبود انگیزه کافی و کمبود سرمایه از مهم ترین موانع توسعه این صنعت به شمار می روند. بخش خصوصی، توان آن را دارد که این انگیزه را در بدنه صنعت کشور ایجاد کند.» وی با اشاره به ضرورت اصلاح ساختار اقتصادی صنعت خودرو و حرکت به سمت فناوری های نو افزود: «توسعه گیربکس های پیشرفته DHT و خودروهای هیبریدی HEV و PHEV در دستور کار ایران خودرو قرار گرفته است. تمرکز بر این مسیر می تواند مصرف سوخت را از میانگین ۹ لیتر به حدود پنج لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر کاهش دهد و کشور را به سمت صرفه جویی و حتی صادرات بنزین هدایت کند.» کشاورز همچنین تأکید کرد: «در شرایط فعلی، تمرکز صرف بر خودروهای تمام برقی (BEV) با توجه به ساختار انرژی کشور توجیه اقتصادی ندارد. کشورهایی که به سمت BEV حرکت کرده اند، ترکیب انرژی متفاوتی دارند. در ایران، توسعه فناوری های هیبریدی راهکار منطقی تر و کارآمدتری است.» در ادامه، علی صلواتی زاده، دبیر علمی همایش، گزارشی از روند برگزاری چهاردهمین همایش موتورهای درون سوز



حمل و نقل گفت: «برقی سازی موتورها و همکاری میان مراکز تحقیقاتی از الزامات عبور از چالش ناترازی انرژی و ارتقای بهره وری در کشور است.» در حاشیه این همایش، یازدهمین نمایشگاه موتور تهران با حضور شرکت های خودرو سازی، مجموعه های تحقیقاتی و سازندگان داخلی موتورهای درون سوز گشایش یافت.

مهارت، در سخنانی بر ضرورت هم گرایی علمی و صنعتی میان دانشگاه و صنعت تأکید کرد و از برنامه های دولت برای ساماندهی حامل های انرژی و توسعه آموزش های مهارتی فنی و حرفه ای به منظور ارتقای اشتغال خبر داد. مجید علی پور، رئیس پژوهشگاه نیرو و رئیس افتخاری همایش نیز با اشاره به اهمیت گذار انرژی و تحولات جهانی در حوزه

ارائه کرد و گفت: «امسال شاهد رشد قابل توجه حضور شرکت های خودروسازی، مراکز تحقیقاتی و دانشگاه ها در حوزه طراحی و ساخت موتور هستیم. این همایش فرصت ارزشمندی برای تقویت خودکفایی و توسعه فناوری در حوزه قوای محرکه کشور فراهم کرده است.» همچنین غلامرضا زمانی، نماینده وزارت علوم و رئیس دانشگاه ملی



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



به دلیل طراحی چراغ‌های جمع‌وجور و LEDهای دوگانه جدید مشابه چراغ‌های X1 و جلو پنجره ۶ ضلعی که برای نخستین بار در کلاس کراس کوپه‌ها مزین به چراغ‌های LED شده با خطوط تیز چهره نهایی دارد. استفاده از خطوط تیز و سطوح تخت به همراه خمیدگی که ایجاد شده و زاویه بیشتر ستون C حالت پویایی بیشتر و حس اسپرت‌تری به کمک حالت کوپه به این خودرو می‌بخشد. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده با دو انحنای زیر آن و حجم پردازی ویژه زیبایی منحصر به فردی را به نمایش می‌گذارد.

ماه‌های آخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی بام‌واژ نسل جدید کراس‌اوور کوچک اسپرت خود یعنی X2 رونمایی کرد. در واقع X2 کوچک‌ترین عضو خانواده بلندقامتان باواریایی است که به دلیل زاویه سقف و خمیدگی آن در دسته کراس کوپه‌ها قرار می‌گیرد. در حالی که نخستین نسل X2 اواخر سال ۲۰۱۷ میلادی به جهان معرفی شد، اما در آن زمان چندان مورد استقبال قرار نگرفت. تا این که سه روز قبل کمپانی بام‌واژ به صورت رسمی از نسل دوم این کراس کوپه رونمایی کرد. نسل جدید X2 این خودرو که نسخه کوپه X1 است، در نمای جلو

سبک طراحی جذاب کراس کوپه باواریایی‌ها



تلگرام

Telegram

هیبرید شدن موتور سیکلت و مشکلات آن

از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد خودرو سازان در تلاش هر چه بیشتر برای کاهش آلایندگی محصولاتشان با استفاده از سوخت‌های پاک و انرژی تجدیدپذیر بوده‌اند. همین مهم سبب شده است تعداد محصولات برقی و هیبریدی در سید خودروسازان رشد چشمگیری داشته باشد. با این حال تولید موتور سیکلت برقی و هیبرید در سطح جهان آن چنان که باید رایج نیست. حال سوال این است که آیا امکان هیبریدی شدن موتور سیکلت‌ها وجود دارد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم

ساخت موتور سیکلت هیبریدی می‌تواند در راستای کاهش آلاینده‌ها تاثیر چشمگیری داشته باشد. اما این نکته را فراموش نکنید که موتور سیکلت بر خلاف خودرو، از محدودیت‌های ابعادی بسیاری در طراحی برخوردار است. این مهم ساخت موتور سیکلت هیبریدی را نیز با چالش مواجه کرده است. زیرا یک ساختار هیبریدی نیاز به جانیایی داشته و در موتور سیکلت امکان جانیایی قطعات دو پیش‌رانه وجود ندارد. بنابراین تنها راه حل ممکن استفاده از پیش‌رانه‌های برقی است.

کافلی

کمپانی یاماها با ساخت یک کانسپت از موتور سیکلت هیبریدی، به خوبی نشان داد که این فناوری دست‌یافتنی است. این مهم را در نظر داشته باشید که ساخت یک کانسپت هیبریدی به همان اندازه که به معنای فناوری نوین در صنعت موتور سیکلت است، به همان میزان نیز اشاره به هزینه بالای ساخت دارد. بنابراین در حال حاضر ساخت موتور سیکلت‌های هیبریدی امکان‌پذیر نیست. زیرا قطعات باید طوری طراحی شود که به خوبی جانیایی شوند و از باتری‌های با ظرفیت بالا، اما با هزینه ساخت پایین روی این مدل موتور سیکلت‌ها استفاده شود.

رجبی

Message



صدای اینترنتی

۸۸۲۰۶۷۶۱

عیب‌یابی نادرست



خودرو مونتاژ داخل دارم که دو هفته قبل آن را از نمایندگی تحویل گرفتم و در حال حاضر تنها ۲۰۰ کیلومتر کار کرده است. با توجه به این که خودرویم صفر کیلومتر است و تمام قطعات آن سالم است، اما در زمان روشن شدن، پیش‌رانه خودرویم به حدی لرزش دارد که داشبورد و سردنده را به لرزش در می‌آورد. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد که به دلیل خرابی شمع‌ها و وایرها این مشکل ایجاد شده و به همین دلیل قطعات مذکور تعویض شد. با این حال مشکل همچنان وجود دارد.

علی آبادی-کرج

بلندقامت محبوب «تویوتا» زیباتر و قوی‌تر از راه رسید سکویا با چاشنی «TRD PRO»



کمپانی‌های بسیاری با طراحی و تولید اس‌یووی و پیکاپ‌های آفرودی توانسته‌اند بازار این دسته از خودروها را تا حد زیادی رونق ببخشند. بر این اساس کمپانی تویوتا از برترین سازندگان محصولات آفرودی در صنعت خودروسازی جهان به شمار می‌رود. سکویا پس از لند کروز به عنوان اس‌یووی فول‌سایز این کمپانی معرفی می‌شود و طرفداران بسیاری دارد. تا به امروز سه نسل از سکویا به جهان معرفی شده است. ۲۵ ژانویه سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی تویوتا به صورت رسمی از نسل سوم سکویا رونمایی کرد.

طراحی زیبا و جسورانه تویوتا

نسل سوم این خودرو فول‌سایز اس‌یووی بر پایه پلت‌فرم جدید TNGA GA-F شکل گرفته است. زبان جدید طراحی کمپانی تویوتا به خوبی در این بلندقامت فول‌سایز دیده می‌شود. از نظر طراحی پروفیل خودرو با خطوط تیز روی گل‌گیرهای جلو و عقب حجم خاصی را ایجاد کرده که با مجموع سطوح و فرم‌های تخت و رنگ‌های ۱۲۰ اینچی فورج TRD کاراکتر فوق جذاب و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. سکویا در ظاهر مشابه پیکاپ آفرودی محبوب تویوتا یعنی تاکومای جدید است. به بیان دیگر فرم پوزه جلو مشابه تاکوما است؛ پوزه متورم و چراغ‌های بزرگ مشابه قطره اشک و فرم LED به مشابه L شکل و جلو پنجره ۶ ضلعی عریض کاملاً چهره تهاجمی از سکویا را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب نیز بر خلاف نسل قبلی دیگر شاهد طراحی کسل‌کننده‌ای نیستیم؛ زیرا چراغ‌های کشیده با فرم LED، ال شکل کاملاً زیبا به نظر می‌رسد.



مختصات فنی

قلب تپنده تویوتا سکویا یک موتور ۶ سیلندر با آرایش وی شکل ۳.۵ لیتری توین توربوشارژر تشکیل می‌دهد. این موتور بنزینی با هماهنگی موتور الکتریکی و سیستم هیبریدی می‌تواند ۴۴۳ اسب‌بخار قدرت و ۷۹۰ نیوتون متر گشتاور به ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک جعبه‌دنده ۱۰ سرعته دایرکت‌شفت اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. سیستم چهار چرخ‌محرك مبتنی بر مدیریت سیستم توزیع گشتاور می‌تواند پرفورمنس خودرو را بهبود بخشد. از سوی دیگر سیستم تعلیق این خودرو در محور جلو با ساختار دابل ویشیون و در محور عقب اهرم‌بندی پنج اتصالی همراه است. البته استفاده از دامپرهای پنوماتیکی سواری این خودرو را با کیفیت و نرم کرده است. به طوری که سواری اس‌یووی‌های آفرودی اغلب خشک و با کوبش بالا است. اما با طراحی دامپرهای پنوماتیکی سواری این خودرو نسبت به نسل قبل با کیفیت و نرم شده است. با توجه به کیت قابل سفارش TRD PRO این امکان در اختیار مشتریان قرار گرفته تا با رنگ‌های ۱۲۰ اینچی فورج‌شده بتوانند خودرو خاص و اسپرت‌تر را خریداری کنند. علاوه بر این موارد کیت آفرودی TRD PRO نیز در دسترس مشتریان است. سکویای جدید ارزشی برابر با ۵۰ هزار دلار دارد که اگر کیت TRD PRO را نیز سفارش دهید، باید ۷۸ هزار و ۲۹۵ دلار هزینه کنید.

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۲۸

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم نقش کدام مورد زیر در ارتقای ایمنی و کاهش تصادفات در محورهای مواصلاتی کشور بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۵۲ درصد به گزینه یک یعنی استفاده از گارد ریل‌های منعطف و بهروز و ۴۸ درصد به گزینه دوم یعنی طراحی مسیرهای خاص برای خودروهای سنگین و کار و تجاری رأی داده بودند.

پیامک

SMS

افزایش دمای موتور

موتور سیکلت ۱۸۰ سی‌سی تک‌سیلندر مدل ۱۳۹۸ چینی دارم که مجهز به رادیاتور آب بوده و یک ماه است بعد از کار کردن نسبتاً طولانی یعنی بعد از گذشت بیشتر از یک ساعت، دمای موتور روی کیلومتر سنخ تا حد زیادی بالا می‌رود. از سوی دیگر هر بار پس از استارت زدن و به ویژه حین توقف در ترافیک، دور موتور ثابت نمی‌ماند. علت چیست؟

۰۹۲۲*۸۱۷۸*

«بالا رفتن دمای کاری موتور دلایلی دارد که باید بررسی شود. از آن جا که موتور سیکلت شما دارای سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری و سیستم خنک‌کننده موتور از نوع آب و هوا خنک است، بنابراین هر گونه افزایش دمای موتور می‌تواند به سیستم خنک‌کاری منوط شود. در حالت کلی چنین مشکلی سه علت عمده دارد.

۱- منبع یا مخزن آب در تمامی سیستم‌های خنک‌کننده مجهز به رادیاتور پس از مدتی کار کرد به دلیل رسوبات ناشی از سیال موجود در آن، به اصطلاح می‌گیرد و مسیر خروج سیال را با اختلال مواجه می‌کند. با توجه به این که رادیاتور موتور سیکلت همانند خودرو در جای مناسبی نصب نشده و از آن محافظت چندانی نمی‌شود، صفحات رادیاتور می‌تواند با کوچک‌ترین بر خورد به شدت آسیب ببیند. در این حالت ممکن است رادیاتور موتور سیکلت شما یا معیوب شده باشد یا مسیر خروجی آن گرفته باشد و تبادل حرارت در سیال آب به خوبی صورت نگیرد. در چنین حالتی برای رفع مشکل باید رادیاتور تعویض شود.

۲- با توجه به این که موتور سیکلت شما از سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری بهره گرفته، بنابراین اگر در روند کاری سنسور دمای آب یا دمای موتور مشکلی به وجود آید، سبب افزایش دمای کاری موتور می‌شود. در این حالت باید ECU به دستگاه عیب‌یاب متصل شود تا خطاهای موجود در آن پاک و در صورت نیاز سنسورهای دما تعویض شوند تا چنین ایرادی مرتفع شود.

۳- یک درجه مکانیکی یا نام ترموستات برای تبادل حرارت آب موجود در رادیاتور و آب موجود در جداره‌های سیلندر وجود دارد که باید به وضعیت آن توجه ویژه داشت. با در نظر گرفتن کارکرد این قطعه مکانیکی و عمر مفید آن، اگر این قطعه معیوب شده باشد، دیگر کارایی نخواهد داشت و بنابراین سبب افزایش دمای کاری موتور می‌شود. ترموستات از یک فنر و شیر هیدرولیکی بر خوردار است که در صورت خرابی این قطعات در روند کاری موتور اختلال ایجاد می‌شود. در این صورت با تعویض ترموستات مشکل برطرف می‌شود.

اما نوسان در دور موتور در پیش‌رانه‌های مجهز به سیستم سوخت‌رسانی در موتور سیکلت تنها به دلیل خرابی سنسور درجه‌گاز یا عدم کارکرد صحیح این قطعه الکترومکانیکی است. یکی از وظایف سنسور درجه‌گاز، نگه داشتن دور موتور در حد استاندارد و تنظیم کردن میزان باز بودن درجه مکانیکی است.

از آن جا که سنسور درجه‌گاز نیز بسیار حائز اهمیت است، در صورت نگهداری نادرست از موتور سیکلت و ارتباط آب با این قطعه الکترونیکی روند کاری سنسور درجه‌گاز با مشکل مواجه خواهد شد.

در این حالت باید ECU موتور سیکلت شما به دستگاه عیب‌یاب متصل شود و خطاهای مربوطه از حافظه آن پاک شود. پس از پاک کردن خطاهای مربوطه اگر همچنان خطا وجود داشته باشد، بنابراین باید سنسور تعویض شود. در نظر داشته باشید که اگر در صورت تعویض سنسور، همچنان مشکل پابرجا باشد، باید در این حالت درجه‌گاز نیز تعویض شود.

از سوی دیگر سیستم جرقه‌زنی نیز در کارکرد موتور تاثیرگذار است. در نتیجه متعلقات این سیستم نیز باید بررسی شود.



کشف ۹ میلیارد ریال لاستیک قاجاق در جوانرود



جانشین فرمانده انتظامی استان از کشف محموله کالای قاجاق شامل لاستیک در شهرستان جوانرود به ارزش ۹ میلیارد ریال خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز کرمانشاه، سرهنگ فرزاد اکبری گفت: «ماموران انتظامی جوانرود هنگام گشتزنی در سطح شهرستان موفق به شناسایی و توقیف ۴ دستگاه خودرو حامل کالای

قاجاق شدند.» وی افزود: «در بازرسی‌های به عمل آمده از خودروهای توقیفی ۲۰۰ حلقه لاستیک قاجاق کشف شد.» سرهنگ اکبری ارزش مجموع کشفیات صورت گرفته را ۹ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: «در این راستا ۴ نفر نیز دستگیر و پس از تشکیل پرونده برای صدور احکام لازم تحویل مراجع قضائی شدند.»

فروش ۳۷۲ میلیارد تومانی در یک ماه ثبت شد؛

«ایران یاسا» نیمه دوم سال را موفق آغاز کرد



شرکت ایران یاسا تایر و رابر، گزارش عملکرد هفت ماهه منتهی به مهر ۱۴۰۴ را در کدال منتشر کرده است. براساس اطلاعات درج شده در سامانه کدال، مجموع در آمد فروش شرکت در این مدت به ۲۴۸۶ میلیارد تومان رسید، در حالی که دوره مشابه سال قبل ۱۵۵۵ میلیارد تومان گزارش شده بود. این مقایسه از رشد قابل توجه ۵۸ درصدی در آمد عملیاتی شرکت در سال مالی جاری حکایت دارد. بررسی جزئیات فروش نشان می دهد که نماد «یاسا» در مهر ماه توانسته ۳۷۲ میلیارد تومان در آمد از محل عرضه محصولات خود ثبت کند که از این میان ۲۹۵ میلیارد تومان متعلق به بازار داخلی و ۷۷ میلیارد تومان مربوط به صادرات بوده است. ترکیب فروش شرکت حاکی از حفظ تقاضای پایداری در بازار داخل و افزایش تدریجی سهم صادراتی در سبد فروش آن است. ایران یاسا تایر و رابر یکی از تأمین کنندگان اصلی تایرهای سبک و سنگین برای بازارهای داخلی و منطقه‌ای محسوب می شود و گزارش مالی تازه این شرکت بیانگر روند رو به رشد فروش در بخش های تولید و صادرات طی ماه های اخیر است.

فروش چند بعدی بر اساس اعلام شرکت ایران یاسا تایر و رابر از طریق سامانه کدال و گزارش معتبر منابع بازار سرمایه، این شرکت در

مهر ۱۴۰۴ موفق به فروش ۳۷۲ میلیارد تومان شد که این رقم، برای نخستین ماه پاییز، نسبت به عملکرد ماه های پیشین شرکت رشدی قابل توجه دارد. عملکرد ماهانه در این سطح، ادامه روند صعودی است که شرکت از ابتدای سال مالی جدید آغاز کرده و با توجه به فصل پاییز که معمولاً تقاضا کمی با کاهش مواجه می شود، اهمیت آن را دو چندان می سازد.

این فروش عمدتاً شامل محصولات اصلی شرکت یعنی تایرها، تیوب ها و برخی فرآورده های جانبی است و توزیع آن به تفکیک بازار داخلی و خارجی بر اساس گزارش های سالیان اخیر ایران یاسا، عمدتاً به نفع بازار داخلی بوده، اما سهم صادرات نیز به طور آهسته در حال افزایش است. ترکیب فروش مهر تا حدودی منعکس کننده موفقیت شرکت در جلب رضایت خودروسازان، شبکه بازار قطعات یدکی و اخذ بخشی از بازار صادراتی مورد انتظار است. از سوی دیگر، مقدار فروش مهر ماه برای ارزیابی موفقیت شرکت کافی نیست و باید به نسبت دوره مشابه سال قبل، نرخ رشد فروش و مقایسه با میانگین ماهانه شرکت های هم صنف نیز توجه شود تا تصویری دقیق تر از جایگاه یاسا در صنعت خودرو و بازار مصرف به دست آید.

برای صحت سنجی رشد فروش مهرماه ۱۴۰۴، لازم است به آمار مقایسه ای با مهر ۱۴۰۳ و حتی مهر ۱۴۰۲ نیز رجوع شود.

بررسی داده های منتشر شده در کدال و مطبوعات بورس نشان می دهد که فروش ۷ ماهه سال قبل (منتهی به مهر ۱۴۰۳) ایران یاسا معادل ۱۵۵۵ میلیارد تومان بوده و این عدد در پایان مهر ۱۴۰۴ به بیش از ۲۱۱۴ میلیارد تومان رسیده است (فقط شش ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴). این رشد به معنای افزایش تقریبی ۶۹ درصدی درآمدهای عملیاتی شش ماهه سال ۱۴۰۴ در مقایسه با نیمه ابتدایی

سال پیش است و فروش مهر ماه ۱۴۰۴ نیز توانسته بخشی از نرخ رشد را تداوم بخشد. با توجه به این که در عملکرد میان دوره ای ۹ ماهه سال مالی گذشته نیز شرکت موفق به تحقق رشد ۲۵ درصدی در آمد و ۲۲ درصدی سود خالص شد، می توان نتیجه گرفت که شرکت نه تنها روند کاهشی سال های ۱۴۰۰ تا ۹۸ را متوقف کرده، بلکه با اقدامات داخلی، ارتقای محصولات و سیاست های بازار سازی توان خروج از رکود را داشته است.

در بعد تنازی نیز مقایسه با حجم تولید و فروش نشان می دهد که ایران یاسا از منظر مقدار، علی رغم شرایط اقتصادی پیچیده و سهمیه بندی بازار، توانسته است تثبیت فروش داشته باشد و حتی در برخی بازه ها رشد

مقدار تولید تایر و تیوب را نسبت به مدت مشابه نشان دهد. به این ترتیب، خبر فروش مهر ۱۴۰۴ در مقیاس محدود یک ماه تنها یک رویداد مثبت نیست، بلکه نشان دهنده ثبات در عملکرد مالی شرکت در دوران تحولات اقتصادی و ارزی سال جاری است. در آمد عملیاتی شش ماهه سال ۱۴۰۴ ایران یاسا با جهش قابل توجهی مواجه بود. در حالی که در آمد عملیاتی شش ماهه سال قبل (۱۴۰۳) برابر با ۱۲۴۸ میلیارد تومان بود، این عدد برای شش ماهه اول ۱۴۰۴ به ۲۱۱۴ میلیارد تومان رسیده که بیانگر رشد ۶۹ درصدی است.

همچنین سود خالص شرکت نیز در همین بازه زمانی ۴۳ درصد رشد را نشان داده است.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو- جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان -سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنوتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







حراجی برای «راف» موتور وسط

◀ یک نمونه از راف CTR3 کلاب اسپرت که اساسا یک پورشه ۹۱۱ موتور وسط محسوب می شود، با کارکرد فقط ۲۳۰ کیلومتر به حراج گذاشته شده است. در اتفاقی نادر، یک دستگاه راف CTR3 کلاب اسپرت مدل ۲۰۱۳ که یکی از خاص ترین سوپر اسپرت های دنیا به شمار می رود، در شرایطی باورنکردنی برای فروش عرضه شده است. این خودرو منحصر به فرد که به صورت فرمان راست تولید شده، پس از گذشت بیش از یک دهه، تنها ۲۳۰ کیلومتر کارکرد دارد و عملا یک خودرو صفر کیلومتر محسوب می شود. راف CTR3 که نخستین بار در سال ۲۰۰۷ معرفی شد، هر چند مثل دیگر ساخته های راف روی ارتقای پورشه ۹۱۱ تمرکز داشت، اما

در گفت و گو با یک کارشناس صنعت خودرو مطرح شد؛

رانت و اردات، نفس تولید قطعات را گرفت

همان بانک مرکزی که برای نجات یک بانک خصوص با بدهی چند صد هزار میلیاردی اقدام می کند، حاضر نیست یک دهم آن رقم را برای نجات صنعتی تخصیص دهد که صدها هزار شغل ایجاد کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

◀ صنایع خودرو و قطعه سازی این روزها با چالش هایی همچون کمبود نقدینگی، تاخیر در تخصیص ارز و مشکلات قیمت گذاری مواجه اند؛ مسائلی که در صورت تداوم، می توانند روند تولید را کند کرده و آینده این بخش کلیدی را تحت تاثیر قرار دهند. در این میان، تخصیص ۲۰ همت تسهیلات به هر یک از خودرو سازان بزرگ برای حمایت از زنجیره تامین، هر چند اقدامی ضروری محسوب می شود، اما در عمل نقشی موقتی و کوتاه مدت دارد و به تنهایی نمی تواند مشکلات ساختاری صنعت را برطرف کند. کارشناسان معتقدند اصلاح و هماهنگی در سیاست های مالی و ارزی در کنار حذف قیمت گذاری دستوری، شرط اصلی برای بازگشت ثبات و ایجاد پویایی پایدار در این صنعت است.

◀ قطعه سازان در انتظار مصوبه و عده داده شده امیرحسین کاکایی، استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران، با انتقاد از تکرار وعده های بی عمل در حوزه حمایت مالی از صنعت خودرو گفت و گو با «دنیای خودرو» اظهار کرد: «اکنون در هشتمین ماه سال قرار داریم و همچنان در شرایطی هستیم که تنها وعده ها تکرار می شوند، بدون آن که هیچ اقدام ملموسی صورت گیرد. به تازگی آقای اتابک سخن از تخصیص ۲۰ همت تسهیلات برای هر یک از دو خودرو ساز بزرگ کشور به میان آورده، اما آقای فرزین، رئیس کل بانک مرکزی تنها اعلام کرده که موضوع در حال بررسی است و پس از بررسی نتایج اعلام خواهد شد. این یعنی هنوز هیچ تصمیم قطعی وجود ندارد و نباید تصور کرد مذاق تازه ای رخ داده است.» وی افزود: «این وعده ها بارها تکرار شده اما هیچ گاه به نتیجه نرسیده اند. با وعده، بحران صنعت خودرو حل نمی شود؛ سه ماه است از پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی صحبت می شود، ولی هنوز هیچ اقدام عملی صورت نگرفته است. تا زمانی که شورای پول و اعتبار آن را تصویب نکند، تمام این سخنان در حد وعده باقی خواهد ماند.» کاکایی در رد ادعای موافقت با پرداخت مستقیم تسهیلات به قطعه سازان توضیح داد: «اگر قرار باشد چنین تسهیلاتی پرداخت شود، باید در شورای مربوطه در بانک مرکزی تصویب گردد؛ این شورا معمولا سه شنبه ها تشکیل جلسه می دهد. بنابراین تا زمانی که مصوبه ای رسمی صادر نشود، هیچ قطعه سازی نباید امیدوار باشد.»

وی با اشاره به تبعات این تعلل افزود: «صنعت خودرو در وضعیت بحرانی قرار دارد. همان طور که پیش تر هم فعالان زنجیره تامین هشدار داده اند، قطعه سازان با کمبود شدید نقدینگی مواجه اند و بسیاری از خطوط تولید در حال تعطیلی هستند. بحران نقدینگی علاوه بر کاهش تولید، موجب فروپاشی زنجیره تامین شده است. حتی برخی واحدهای بزرگ به علت عدم تخصیص ارز، برخی از خطوط تولیدشان را متوقف کرده اند.»

◀ مسئولان با تصمیم های شان تولید را از مینگیر می کنند این استاد دانشکده مهندسی خودرو با انتقاد از رویکرد دولت و نمایندگان مردم در مجلس نسبت به تولید گفت: «واقعیت این است که مسئولان با گفتار و رفتار خود نشان داده اند که می خواهند صنعت خودرو را زمینگیر کنند. واردات را تسهیل کرده اند، اما هیچ سیاستی برای نجات صنعت داخلی تدوین نشده. آیا تا به حال یک نماینده مجلس درباره رفع موانع تولید در زنجیره خودرو سخن



قیمت پایین تر از بازار صف می بندند و بازار سیاه پر رونق تر می شود.» کاکایی تاکید کرد: «رانت از همین محل توزیع می شود؛ دولت با کنترل مصنوعی قیمت ها جذابیت کاذب در بازار ایجاد کرده و از این طریق امتیازهایی نظیر خودرو برای خانواده های فرزنددار داده است. این همان جایی است که منافع ملی قربانی منافع تبلیغاتی شده است. نتیجه این سیاست، ورشکستگی تولیدکننده و گسترش دلالی است.»

◀ تعطیلی واحدهای قطعه سازی و مهاجرت نخبگان وی درباره افزایش ناامیدی در زنجیره تامین به «دنیای خودرو» گفت: «مشکل دیگر این است که زنجیره قطعه سازی در حال فروپاشی است. بسیاری از شرکت ها به دلیل کمبود نقدینگی و ارز، فعالیت خود را متوقف کرده اند. حتی شرکت های بزرگ قالب سازی و تحقیق و توسعه کشور زیر فشار رفته اند. ظرفیت تولید قالب خودرو در یکی از شرکت های بزرگ کشور به کمتر از یک پنجم کاهش یافته است، زیرا بخش تحقیق و توسعه تقریبا تعطیل شده.»

کاکایی افزود: «صنعت خودرو که زمانی محل تربیت هزاران مهندس و متخصص بود، اکنون دیگر نیازی به دانش بومی ندارد و قطعات و قالب ها به صورت آماده از چین می خرد. این یعنی مرگ تدریجی بخش مهندسی و دانشی کشور. کشورهای اطراف مانند عمان و امارات از همین فرصت استفاده کرده اند و مهندسان ایرانی را جذب می کنند. این خروج سرمایه انسانی یکی از خطرناک ترین تبعات وضع فعلی است.»

وی ادامه داد: «مسئولان فقط زمانی واکنش نشان می دهند که بحران اجتماعی شود؛ مثلا کارگران بیکار شوند و اعتراض راه بیفتد. ولی تا زمانی که فریاد صنعتگران به گوش نرسد هیچ اداراتی از جمله بیمه و مالیات فشار را کم نمی کنند. اکنون بسیاری از تولیدکنندگان فقط به دلیل جلوگیری از بحران اجتماعی توسط شورای تامین استان ها موقتاً سرپا مانده اند.»

کاکایی با اشاره به سیاست های دولت در دوره دولت سیزدهم گفت: «در آن دوران نیز با توزیع پول میان واحدهای دارای مشکل سعی شد اشتغال حفظ شود. اما این اشتغال ناپایدار بود، چون مشکل اصلی یعنی اصلاح سیاست های صنعتی، حل نشده بود. تزریق پول به صنعتی که گرفتار قیمت گذاری دستوری است، مثل تزریق کورتون به بیمار سرطانی است؛ درد را برای مدتی کم می کند ولی بیماری را گسترش می دهد.»

او افزود: «اگر قرار است صنعت خودرو نجات پیدا کند باید اجازه دهیم خودرو ساز آزادانه فعالیت کند، کیفیت را بهبود دهد و در برابر رقبای جهانی بایستد. کنترل قیمتی نه تنها کیفیت را بالا نمی برد بلکه آن را پایین آورده است. در مقابل دولت ها فکر می کنند با واردات خودرو مشکل حل می شود، در صورتی که چنین تصمیمی فقط صنعت داخلی

خودرو سازان امتناع می کند چون معتقد است شرکت های خودرو ساز زیان ده هستند و توان بازپرداخت ندارند. این منطق غلط است؛ چرا که زیان دهی حاصل همان سیاست های اشتباه دولت در سرکوب قیمت هاست. دولت با اعمال قیمت گذاری دستوری خودرو ساز را به زیان کشانده و اکنون از زیان او به عنوان بهانه برای ندادن وام استفاده می کند.» کاکایی ادامه داد: «برای نجات صنعت خودرو باید یک بسته سیاستی جامع طراحی شود که نخستین محور آن اصلاح نظام قیمت گذاری است. سال هاست خودرو سازان با قیمت های پایین تر از تورم رسمی کار می کنند. نتیجه چیست؟ زیان انباشته، کاهش کیفیت و فرار سرمایه. وقتی قیمت محصولات ۱۸ ماه ثابت مانده ولی تورم افزایش یافته، طبیعی است که صنعت زیان ده شود.» وی افزود: «ادعای پوپولیستی برخی از نمایندگان که می گویند آزادسازی قیمت ها تورم ایجاد می کند غلط است. سرکوب قیمت ها در صنعت خودرو نه تنها جلوی تورم را نگرفته بلکه موجب رانت و دلالی شده است. صف های میلیونی ثبت نام خودرو و نتیجه همین سرکوب قیمت هاست. مردم برای خرید خودرو با



بانک مرکزی اکنون از پرداخت وام به خودرو سازان امتناع می کند چون معتقد است شرکت های خودرو ساز زیان ده هستند و توان بازپرداخت ندارند. این منطق غلط است؛ چرا که زیان دهی حاصل همان سیاست های اشتباه دولت در سرکوب قیمت هاست. دولت با اعمال قیمت گذاری دستوری خودرو ساز را به زیان کشانده و اکنون از زیان او به عنوان بهانه برای ندادن وام استفاده می کند

او افزود: «بانک مرکزی اکنون از پرداخت وام به



اولین خودرو این شرکت بود که روی پلت فرم اختصاصی ساخته شد و بدنه ای با طراحی خود را ف داشت. این شرکت همچنین بر خلاف ۹۱۱ که خودرویی موتور عقب است، CTR3 را مثل کیمین به صورت موتور وسط طراحی کرد. در نمایشگاه ژنو ۲۰۱۲ نیز راف مدل جدید CTR3 کلاب اسپرت را معرفی کرد که نسخه ارتقا یافته مدل قبلی بود. این مدل به پیشران 3.7 لیتری ۶ سیلندر تخت توئین توربو مجهز است که ۷۷۷ اسب بخار قدرت و ۹۸۰ نیوتون متر گشتاور دارد و قدرت خود را از طریق یک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه PDK به چرخ های عقب منتقل می کند. داستان این نمونه خاص از CTR3 کلاب اسپرت به اندازه خودش جذاب است.

را نابود می کند. کاکایی تاکید کرد: «در هشت سال اخیر، مونتاژ کاری در ایران به شدت رشد کرده و واردات قطعات از چین راحت تر است. این نشان می دهد که سیاست های ارزی اشتباه باعث شده تولید داخل صرفه اقتصادی نداشته باشد. اگر ارز با نرخ واقعی تخصیص داده شود و سیاست ارزی دو نرخی حذف شود، بسیاری از مشکلات صنعت خود به خود حل خواهد شد.»

وی ادامه داد: «یکی از دلایل بدتر شدن وضعیت فعلی این است که در هفت تا هشت سال گذشته، اعتبارات خودرو سازان و قطعه سازان نزد بانک ها از بین رفته. شرکت ها برای ادامه فعالیت تمام دارایی ها و زمین های خود را وثیقه گذاشته اند و دیگر چیزی برای ضمانت وام ندارند. حتی ابزار های مالی به ظاهر حمایتی مانند اوراق گام نیز فقط پرداخت بدهی را به تعویق انداخته، نه این که نقدینگی تزریق کند.»

کاکایی توضیح داد: «اکنون قطعه سازان و خودرو سازان در شرایطی هستند که هیچ بانکی حاضر به پرداخت اعتبار جدید نیست. یعنی زمستان سیاه صنعت خودرو از همین جا آغاز می شود؛ زمانی که دیگر هیچ منبع مالی برای ادامه فعالیت وجود نداشته باشد. همه آبرو و اعتبار شان خرج شده و بانک ها نیز سقف اعتماد را پایان داده اند.»

وی با اشاره به تناقض در رفتار بانک مرکزی گفت: «همان بانک مرکزی که برای نجات یک بانک خصوصی با بدهی چند صد هزار میلیاردی اقدام می کند، حاضر نیست یک دهم آن رقم را برای نجات صنعتی تخصیص دهد که صدها هزار اشتغال ایجاد کرده است. این نشان دهنده اولویت های غلط و ضد تولیدی در سیاست های اقتصادی کشور است.»

◀ فرضیات اقتصادی غلط در میان قانون گذاران این استاد دانشگاه در ارزیابی عملکرد مجلس بیان داشت: «بخشی از این بحران به دلیل وجود فرضیات اشتباه در ذهن قانون گذاران است. آنان می گویند اگر قیمت ها آزاد شود تورم بالا می رود؛ در حالی که تجربه ثابت کرده سرکوب قیمت ها نه تنها جلوی تورم را نمی گیرد بلکه آن را تشدید می کند. از سوی دیگر، می گویند دادن وام به تولید تورمزا است، در حالی که وام تولیدی با وام تجاری تفاوت دارد و اثر مثبت دارد.»

وی افزود: «حتی در همین روزها دیدیم که تعزیرات حکومتی با ایران خودرو در گیر شده چون شرکت خواسته بر اساس فرمول شورای رقابت ۱۵ تا ۲۰ درصد افزایش قیمت ایجاد کند. سازمان تعزیرات بدون هیچ پشتوانه علمی گفته حق نداری این کار را انجام دهی. این نمونه ای واضح از رفتار های غیر علمی و غیر منطقی است که تولید کنندگان را در موضع ضعف قرار داده است.»

کاکایی تصریح کرد: «در چنین بستری صحبت از بهبود کیفیت یا افزایش صادرات، غیر واقعی است. وقتی دولت برق صنایع را در تابستان قطع می کند ولی مراکز تجاری لوکس مثل ایران مال بدون مشکل فعالیت می کنند، یعنی نگاه به صنعت و نگاه به دلالی کاملا متفاوت است و تولید کننده در اولویت نیست.»

وی با تاکید بر این که راه حل واقعی نیاز به اراده سیاسی دارد، گفت: «هیچ بسته ۲۰ یا ۴۰ همتی مشکل را حل نمی کند. این ها فقط مُسکن هستند. صنعت خودرو نیاز به تصمیم اساسی دارد، باید قیمت گذاری اصلاح شود، باید تکلیف ارز روشن شود و باید فشار های بیمه و مالیات و اداری بر تولید کاهش یابد. بدون این اصلاحات، هر تسهیلاتی صرفاً مدت کوتاهی بحران را عقب می اندازد.»

کاکایی افزود: «حاکمیت باید تصمیم بگیرد که آیا می خواهد صنعت خودرو داشته باشد یا خیر. اگر می خواهد، باید محیط کسب و کار را برای آن فراهم کند، باید بداند تعطیلی این صنعت فقط از بین رفتن چند شرکت نیست؛ تعطیلی آن یعنی بیکار شدن صدها هزار نفر و از بین رفتن اعتماد عمومی به توان تولید ملی.»

وی در پایان تاکید کرد: «آزاد سازی قیمت خودرو و ارز همزمان با اصلاح نظارت های کیفی، راهی است که می تواند صنعت را نجات دهد. وقتی خودرو ساز بتواند سودآوری داشته باشد، قادر است از بانک ها وام بگیرد و بدهی هایش را بازپرداخت کند. اما وقتی دولت قیمت را سرکوب می کند، زیان دهی ایجاد می شود و هیچ بانکی حاضر به کمک نیست.»



آیا مجوز فعالیت تاکسی در اسنپ و تپسی صادر شده است؟

به شهروندان خدمت‌رسانی کند. ما از سازمان تاکسیرانی نیز درخواست کرده‌ایم که اگر فعالیت تاکسی‌ها در اسنپ و تپسی غیر قانونی است، اعلام کنند که تاکسی‌ها نمی‌توانند در تپسی و اسنپ و نظایر آن نام‌نویسی کنند؛ چه کسانی که با پلاک شهرستان با عنوان تاکسی‌های اینترنتی فعالیت می‌کنند و چه رانندگان تاکسی که از شرایط تاکسی اینترنتی استفاده می‌کنند، همه باید بررسی شوند.»

رئیس شورای شهر تهران گفت: «از سازمان تاکسیرانی درخواست کرده‌ایم در صورتی که فعالیت تاکسی‌ها در اسنپ و تپسی غیر قانونی است اعلام کنند که تاکسی‌ها نمی‌توانند در تپسی و اسنپ و نظایر آن نام‌نویسی کنند.» وی با بیان این که رانندگان تاکسی باید با نرخ مصوب تاکسیرانی خدمات‌رسانی کنند، گفت: «اگر فردی تاکسی دارد، در اسنپ و تپسی فعالیت می‌کند و از امتیاز ورود به محدوده طرح ترافیک استفاده می‌کند، باید به نرخ تاکسی‌ها

فقدان نظام تنظیم‌گری عامل دامپینگ قیمت شده است؛

معضلات استفاده از تاکسی اینترنتی در کشور

افزایش نرخ کرایه در برخی ساعات روز، تایید نکردن درخواست مسافر به منظور بالا بردن آنلاین هزینه، پاسخگو نبودن به درخواست‌ها در شرایط جوی خاص و... از مهم‌ترین دلایل نارضایتی‌ها در خصوص استفاده از تاکسی اینترنتی است



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

«از ورود و آغاز به کار تاکسی‌های اینترنتی در کشور بیش از یک دهه می‌گذرد. اوایل دهه ۹۰ خورشیدی بود که نخستین پلت‌فرم تاکسی آنلاین در ایران به تبعیت از کشورهای منطقه راه‌اندازی شد و در مدت کوتاهی مورد استقبال عمومی قرار گرفت. بعد از آن بود که با اضافه شدن ناوگان تحت پوشش و افزایش تقاضا برای سفرهای درون‌شهری در خارج از مسیرهای مصوب تاکسیرانی، تاکسی‌های آنلاین به یکی از محبوب‌ترین گزینه‌های حمل‌ونقل شهری تبدیل شدند. این روند سیر صعودی به خود گرفت و در شهرها و استان‌های دیگر نیز گسترش یافت. در کنار سایر مدل‌های جابه‌جایی مسافر، تاکسی‌های اینترنتی با ارائه خدمات به‌صرفه و باکیفیت به شهروندان، سعی در ایجاد سیستم هوشمند حمل‌ونقل شهری دارند که هدف اصلی آن، جلب

رضایت شهروندان و بهبود سفرهای درون‌شهری است. یکی از قابلیت‌های خوب تاکسی‌های اینترنتی انعطاف‌پذیری آن‌هاست. شما هر ساعتی از روز که بخواهید می‌توانید فعالیت کنید و درخواست بدهید. تعداد ساعات فعال، شلوغی یا خلوتی مسیر، رضایت مشتریان و... همگی جزو مواردی هستند که می‌توانند در پوشش و سرویس‌دهی نقش مهمی داشته باشند.

ویژگی‌های کاری

قریب به یک دهه می‌شود که حمل‌ونقل و جابه‌جایی مسافر در شهر تهران و سایر شهرهای تحت پوشش شکل جدیدی به خود گرفته است. بر این اساس شاهد فعالیت خودروهایی در سطح شهرهای بزرگ کشور هستیم که توسط سیستم‌های نرم‌افزاری و با استفاده از تلفن‌های هوشمند در دسترس مسافران قرار می‌گیرند و دیگر نیازی به مراجعه به آژانس‌ها در این وضعیت نخواهد بود. مسافران توانایی امتیازدهی به رانندگان را دارند و هزینه کمتری پرداخت می‌کنند که سبب رضایت آنان شده و این در حالی است که استفاده از این تکنولوژی رضایت رانندگان را هم به‌همراه داشته است. به‌طور کلی

نظارت بر فعالیت رانندگان از طریق سامانه سماس زیر نظر وزارت کشور صورت می‌گیرد. به این صورت که تمام وسایل نقلیه باید علامت مشخصه تاکسی اینترنتی داشته باشند که از سوی وزارت کشور تهیه می‌شود. همچنین پس از پایان هر سفر از طریق نظرسنجی، نحوه عملکرد راننده توسط مسافر به شرکت مربوط گزارش می‌شود. در صورت رضایت نداشتن، شرکت تاکسیرانی با برقراری تماس با مسافر علت این نارضایتی را جویا خواهد شد و در صورت لزوم، راننده را توبیخ می‌کند. البته کاربران آن چنان که باید از نظر خواهی و نظرسنجی دل‌خوشی ندارند و این موارد که در اپلیکیشن و سایت‌شان آمده را فرمالیته و بدون اثر می‌دانند. شهروندان می‌گویند بارها برای گزارش نقایص را ثبت کرده‌ایم، اما هیچ ترتیب اثری داده نمی‌شود و در بر همان پاشنه می‌چرخد.

موافق و مخالف

استفاده از سیستم‌های نرم‌افزاری تاثیر مستقیمی در کاهش ترافیک و متعاقب آن آلودگی هوا دارد و البته شرکت‌های ایرانی نیز به این مهم توجه داشته‌اند. کم شدن درگیری بین راننده و مسافر برای هزینه کرایه، چانه زدن و نداشتن پول خرد از دیگر نکات مثبت

این نوع از خدمات‌رسانی است. دسترسی به تاکسی در مناطق و معابری که در پوشش مترو، اتوبوس و... نیستند هم قابلیت دیگری است که این مدل خودروها برای حمل‌ونقل شهری ایجاد کرده‌اند. کاهش هزینه سفر و نداشتن دغدغه برای پیدا کردن وسیله مناسب نیز از ویژگی‌های مثبتی بوده که سبب موفقیت این سیستم‌های آنلاین شده است. اشتراک‌گذاری سفر امکان مناسبی است که در این اپ‌ها دیده می‌شود. مسافر این امکان را دارد که مشخصات سفر خود را با دوستان و یا خانواده خود به‌اشتراک بگذارد. در این حالت مشخصات راننده، خودرو، مبدأ و مقصد و حتی مسیری که راننده طی می‌کند، به‌صورت زنده قابل مشاهده است. اما گروهی نیز به سرویس‌های اینترنتی انتقاد دارند که از آن جمله می‌توان به عدم بیمه تاکسی‌های اینترنتی، عدم پاسخگویی شرکت در مقابل تخلفات صورت گرفته از سوی رانندگان و نیز انحصار گرایی در حمل‌ونقل درون‌شهری اشاره کرد. آن‌ها بر این باورند که این سیستم‌ها در ابتدا با پایین آوردن قیمت، رقبا را از میدان به در می‌کنند و بعد از انحصاری کردن آن، نرخ سفر را افزایش می‌دهند و در این رابطه از قانون و یا ضابطه خاصی که مصوبه یک نهاد قانونی نظیر شورای

استراتژی شفاف‌سازی در بازار وارداتی‌ها

تاو موتور با «فروش از موجودی واقعی» اعتماد را به بازار خودرو باز می‌گرداند



از حمل‌ونقل بین‌المللی گرفته تا فرآیندهای گمرکی را پیش از مواجهه مشتری با محصول، مدیریت کنیم. فلسفه ما این است که به جای فروش یک وعده که تحقق آن به متغیرهای زیادی وابسته است، محصولی را عرضه کنیم که موجودیت آن برای خود ما محرز شده باشد. این کار، به‌طور طبیعی پتانسیل کاهش زمان انتظار مشتری را فراهم می‌کند.»

«تحويل قطعی»: از وعده تا واقعیت

مدیر بازاریابی گروه خودرویی تاو، مفهوم «تحويل قطعی» را این گونه بازتعریف کرد: «وقتی از «تعهد به اصل تحويل قطعی» صحبت می‌کنیم، منظورمان بیش از آن که یک قول زمانی دقیق باشد، قطعیت در وجود کالا است. مشتری باید بداند خودرویی که انتخاب می‌کند، یک دارایی واقعی و در دسترس است، نه یک کالا روی کشتی یا در صف ترخیص. این همان DNA و اعتباری است که از گروه اقتصادی تاو به‌ما منتقل شده؛ یعنی پایبندی به تعهدات بر پایه زیرساخت‌های واقعی.»

شهنی در پایان تاکید کرد: «ورود ما به این بازار، تنها برای افزایش تعداد بازگیران نیست. ما آمده‌ایم تا با یک استراتژی شفاف و واقع‌بینانه، یک استاندارد جدید از احترام به حقوق مشتری را پایه‌گذاری کنیم. استاندارد تاو، یعنی شفافیت عملیاتی و تلاش برای ایجاد تجربه‌ای قابل اتکا. ما به دنبال ساختن یک رابطه بلندمدت با مشتریان خود بر پایه همین اصل هستیم.» این بیانیه به روشنی نشان می‌دهد که گروه خودرویی تاو با یک رویکرد حساب‌شده، مشتری‌محور و واقع‌بینانه وارد میدان رقابت شده و قصد دارد با تکیه بر شفافیت عملیاتی، جایگاه خود را به‌عنوان یک بازیگر قابل اعتماد در بازار خودرو ایران تثبیت کند.

«هم‌زمان با ترخیص اولین محموله خودروهای وارداتی و در آستانه ورود گروه خودرویی تاو به سامانه یکپارچه عرضه خودرو علی‌شهنی، مدیر بازاریابی این گروه در بیانیه‌ای استراتژی کلیدی و نگاه متمایز این شرکت به بازار را تشریح کرد. محور اصلی این استراتژی «تمرکز بر فروش از موجودی واقعی و ترخیص‌شده» به عنوان یک اصل راهبردی برای ایجاد شفافیت و اعتمادسازی تعیین شده است.

علی‌شهنی در این خصوص گفت: «ما بازار را به‌دقت تحلیل کرده‌ایم و می‌دانیم که بزرگ‌ترین نیاز امروز مشتری، «اطمینان» است. به همین دلیل، تصمیم گرفتیم مدل کسب‌وکار خود را حول یک اصل محوری بنسازیم: اولویت دادن به عرضه خودروهایی که فرآیندهای پیچیده واردات را با موفقیت طی کرده‌اند. این رویکرد، ستون فقرات فعالیت‌های ما در تاو موتور است.»

مدیر بازاریابی «گروه تاو» با اشاره به استراتژی اعتمادساز این شرکت در واردات خودرو گفت: «تمرکز ما بر عرضه مبتنی بر موجودی واقعی است.»

«لنگر اعتماد» در زنجیره تامین: از گمرک تا تحويل به مشتری

شهنی بابیان این که «گروه تاو» به دنبال افزایش اعتماد مشتریان است، توضیح داد: «هدف ما تبدیل کردن عدم قطعیت به اطمینان است؛ ما ریسک‌ها را مدیریت می‌کنیم تا مشتری با آرامش انتخاب کند.» وی در توضیح این استراتژی افزود: «ما این رویکرد را «لنگر اعتماد» می‌نامیم. به این معنی که تلاش می‌کنیم بخش بزرگی از ریسک‌های زنجیره تامین،



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جای: 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
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیلبرورد
Billboard

«جاده‌های ترسناک پژو» شیوه جدید تبلیغات در پرو

«کمپین تبلیغاتی جدید پژو با عنوان «جاده‌های ترسناک پژو» توسط یک آژانس تبلیغاتی در پرو منتشر شده است. این تبلیغ با الهام از فضای تاریک و المان‌های سینمای وحشت، وانت پژو لندتروک را به عنوان همراهی مطمئن برای جاده‌های پرخطر، گل آلود و پر از چاله معرفی می‌کند. هدف این کمپین نشان دادن قدرت و ایمنی لندتروک در مسیرهای سخت است. سازندگان این پروژه معتقدند این شیوه بهترین راهکار معرفی توانایی فنی این خودرو در پرو است.



آلودگی صوتی، زخمی پنهان بر تن تهران

تهران این روزها بیشتر از گذشته از دود، ترافیک و شاید مهم‌تر از همه صدای ناشی از تردد انواع خودرو و موتورسیکلت رنج می‌برد. بر این اساس آلودگی صوتی به معضلی مزمن در معابر پایتخت بدل شده است؛ معضلی که نه تنها گوش، بلکه آرامش و سلامت روان شهروندان را هدف گرفته است.

بخش عمده این هیاهوی بی‌پایان از دو منبع اصلی می‌آید: موتورسیکلت‌هایی که با لوله‌های اکزوز دست‌کاری‌شده شهر را به پیست مسابقه بدل کرده‌اند و خودروهایی که با تغییر در سیستم خروجی صدا، هویت شهری را به‌سخره می‌گیرند. این تغییرات اغلب از سوی مالکان برای جلب توجه یا ایجاد حس قدرت انجام می‌شود؛ اما هزینه‌اش را میلیون‌ها شهروند با اعصاب ناراحت و بی‌خوابی خود می‌پردازند. طبق برآوردهای کارشناسان محیط‌زیست، سطح صدا در برخی خیابان‌های مرکزی تهران در ساعات اوج تردد، از مرز مجاز عبور کرده و حتی به بیش از ۸۰ دسی‌بل می‌رسد؛ عددی که سلامت شنوایی و روانی را در درازمدت تهدید می‌کند. بیشترین آسیب این آلودگی پنهان متوجه کودکان، سالمندان و بیماران قلبی است.

در این میان، نبود نظارت موثر و اجرای ناقص قوانین، راه را برای ادامه این بی‌نظمی صوتی هموار کرده است. طرح‌های مقطعی پلیس برای برخورد با موتورسیکلت‌های پرصدا اگرچه مفید است، اما بدون استمرار و پیگیری قضایی تأثیر ماندگاری ندارد. تهران نیازمند «طرح سکوت» است؛ برنامه‌ای که در آن کنترل فنی موتورسیکلت‌ها و خودروهای شخصی با استانداردهای دقیق صوتی همراه باشد. این موضوع نه یک اقدام سلیقه‌ای، بلکه ضرورتی برای حفظ سلامت عمومی است.

شهر بدون صدا در سطح جهان وجود ندارد؛ اما شهری که صدای بلند موتورسیکلت و خودرو مدام آرامش آن را برهم بزند، جای خوبی برای زندگی نخواهد بود. آرامش حق ساکنان شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور است و مسئولان برای فراهم کردن آن باید تمام تلاش خود را به کار گیرند.

حرف آخر

The Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار



روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

روزنامه نگار

اهمیت و زمان مناسب تعویض روغن ترمز



ترمز باعث کاهش نقطه جوش روغن می‌شود و در ترمزهای مکرر یا شرایط داغ، بخار آب به‌گاز تبدیل شده و عملکرد ترمز را مختل می‌کند. این پدیده می‌تواند منجر به «خفگی ترمز» و افزایش خطر تصادف شود. توصیه کارشناسان این است که روغن ترمز هر دو سال یا پس از حدود ۴۰ هزار کیلومتر (هرکدام زودتر باشد) تعویض شود. همچنین باید از نوع روغن ترمز توصیه‌شده توسط سازنده خودرو (DOT3، DOT4 یا DOT5) استفاده شود.

«روغن ترمز یکی از حیاتی‌ترین مایعات خودرو است که وظیفه انتقال نیروی فشاری از بدال ترمز به چرخ‌ها را برعهده دارد. بسیاری از رانندگان به‌اشتباه تصور می‌کنند تازمانی که ترمز «کار می‌کند» نیازی به تعویض روغن آن نیست؛ درحالی که این مایع به‌مرور زمان خاصیت خود را از دست می‌دهد و ممکن است به‌طور مستقیم بر ایمنی خودرو تأثیر بگذارد. روغن ترمز خاصیتی جاذب رطوبت دارد؛ یعنی با گذشت زمان، بخار آب محیط را جذب می‌کند. وجود آب در سیستم

تحت لیسانس **REDESTEIN** هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18

new
جدید

YAZD TIRE
www.yric.com



فرآور لاستیک ایساتیس

تولید کننده مواد اولیه لاستیک

۰۹۹۱۲۷۰۳۲۱۹ شماره ثبت سفارش



۰۳۵ - ۳۷۲۷۲۷۱۵ - ۶



۰۳۵ - ۳۷۲۷۲۴۳۶

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