



چشم‌گیرترین تغییر، چراغ‌های دو تکه جدید در قسمت جلو است. بخش بالایی چراغ‌ها دارای یک طرح C شکل است که با یک نوار LED پیوسته در مرکز تکمیل می‌شود. چراغ‌های اصلی نیز به کناره‌های سپر منتقل شده و در قابی مشکی رنگ قرار گرفته‌اند. یک جلوپنجره افقی تیره و یک اسپویلر برجسته‌تر، ظاهر جدید این بخش را کامل می‌کنند. در نمای جانبی، تغییرات بسیار محدود و عمدتاً به طراحی جدید رینگ‌ها خلاصه می‌شود؛ اما در بخش عقب، چراغ‌ها گرافیک داخلی جدیدی پیدا کرده‌اند و حالا با یک نوار LED به یکدیگر متصل شده‌اند که امضای طراحی خودروهای مدرن است. سپر عقب اما طراحی آشنای خود را حفظ کرده است.

اولین تصاویر جدیدترین فیس لیفت تویو تا کرولا در چین منتشر شده است که چهره‌ای کاملاً متفاوت با الهام از پریوس را نشان می‌دهد. نسل فعلی تویو تا کرولا که حدود ۶ سال از عمر آن می‌گذرد، خود را برای یک تحول بزرگ آماده می‌کند. به تازگی تصاویری از یک فیس لیفت جدید برای این سدان پر فروش در چین منتشر شده که از یک بازطراحی گسترده و جسورانه در نمای جلو خبر می‌دهد؛ تغییری که چهره آرام کرولا را به محصولی مدرن و تهاجمی، شبیه به جدیدترین محصولات تویو تا مانند پریوس و راوفور تبدیل کرده است. این تصاویر که توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین منتشر شده، خودرویی با نام کرولا آلیون را نشان می‌دهد، مهم‌ترین و



نزدیک شدن طراحی «پریوس» به «کرولا»

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

بازار بیمه خودرو در آستانه بازتعریف

دریافتی، افزایش نرخ دیه و رشد هزینه‌های قطعات و خدمات فنی باعث شده حاشیه سود شرکت‌ها کاهش یابد. در چنین شرایطی، ادامه فعالیت سودآور تنها از طریق مدیریت علمی ریسک و کنترل هزینه‌های اداری ممکن است.

مبصر همچنین به ضرورت اصلاح سیاست‌های نرخ‌گذاری اشاره کرد و گفت: «یکی از گام‌های اساسی برای پایداری بازار، نرخ‌گذاری بر مبنای ریسک واقعی هر راننده است. استفاده از داده‌های رانندگی و سوابق تخلفات می‌تواند به تعیین نرخ‌های دقیق‌تر و عادلانه‌تر کمک کند. اجرای بیمه مبتنی بر رفتار راننده، علاوه بر کاهش تقلبات بیمه‌ای، موجب ارتقای ایمنی ترافیکی نیز خواهد شد.»

وی افزود: «شفافیت مالی و انضباط در گزارش‌دهی شرکت‌ها باید به یک الزام قانونی تبدیل شود. هر چقدر اطلاعات مالی شفاف‌تر باشد، نظارت بیمه مرکزی موثرتر و اعتماد عمومی پایدارتر خواهد بود. توانگری مالی بالا بدون شفافیت، به تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده سلامت بازار باشد.»

او در پایان خاطر نشان کرد: «بازار بیمه خودرو در مرحله گذار از رقابت قیمتی به رقابت کیفی است. شرکت‌هایی که علاوه بر قدرت مالی، بر سرعت پرداخت خسارت و خدمات دیجیتال تمرکز کنند، آینده موفق‌تری خواهند داشت. برای پایداری این مسیر، صنعت بیمه کشور نیازمند اصلاح ساختار سرمایه، تقویت سیستم‌های نظارتی و توسعه آموزش‌های تخصصی در حوزه ارزیابی خسارت است.»

بازار در اختیار چند شرکت اصلی است. با این حال، طی دو سال اخیر ساختار رقابت به سمت کیفیت خدمات و فناوری‌های نوین حرکت کرده است. بیمه‌گذاران امروز بیش از گذشته به سرعت پرداخت خسارت و شفافیت در فرآیندها توجه دارند، نه صرفاً به نرخ پایین حق بیمه.

وی درباره سطح توانگری مالی شرکت‌ها گفت: «کثرت شرکت‌های فعال در بازار، در سطح یک توانگری مالی قرار دارند که بالاترین سطح از نظر پایداری مالی محسوب می‌شود. با این حال، برخی شرکت‌های کوچک‌تر هنوز نیاز به افزایش سرمایه و اصلاح ترکیب دارایی‌ها دارند. توانگری مالی بالا، پشتوانه اصلی اعتماد عمومی است و بیمه‌گذاران باید هنگام خرید بیمه‌نامه، این شاخص را در نظر بگیرند.»

این کارشناس بیمه با تأکید بر چالش‌های موجود در حوزه رضایت مشتریان افزود: «بخش قابل توجهی از نارضایتی بیمه‌گذاران ناشی از طولانی شدن فرآیند ارزیابی خسارت و تأخیر در پرداخت‌هاست. در بعضی موارد نیز نبود اطلاع‌رسانی شفاف درباره شرایط بیمه‌نامه باعث ایجاد سوءبرداشت در میان مشتریان می‌شود. بیمه مرکزی در سال‌های اخیر با توسعه سامانه‌های نظارتی و الزام شرکت‌ها به پرداخت خسارت‌های خرد در بازه زمانی مشخص، تلاش کرده است تا این وضعیت بهبود یابد.»

وی در ادامه با اشاره به سودآوری پایین بیمه خودرو اظهار کرد: «این رشته از کم‌بازده‌ترین بخش‌های صنعت بیمه است. نسبت بالای خسارت به حق بیمه



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

بازار بیمه خودرو در ماه‌های اخیر با تغییرات اساسی در نرخ‌گذاری، رشد خسارت‌ها و الزامات جدید نظارتی روبه‌رو شده است. هم‌زمان با افزایش نرخ دیه و هزینه‌های تعمیرات، بیمه مرکزی نیز سیاست‌های تازه‌ای را برای ارزیابی توانگری مالی شرکت‌ها و کنترل نسبت خسارت به اجرا گذاشته است. با وجود رشد برخی شاخص‌های مالی، سطح رضایت بیمه‌گذاران همچنان در حد انتظار نیست و به گفته کارشناسان، بازار در مسیر بازتعریف ساختار قرار گرفته است. شیمیا مبصر، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به معیارهای ارزیابی عملکرد شرکت‌ها گفت: «عملکرد مالی و فنی شرکت‌های بیمه بر اساس شاخص‌هایی چون حق بیمه تولیدی، نسبت خسارت، ضریب ترکیبی و توانگری مالی سنجیده می‌شود. این شاخص‌ها، میزان پایداری مالی و کارایی شرکت در ایفای تعهدات را مشخص می‌کند.» وی افزود: «توانگری مالی مهم‌ترین شاخص در سنجش ثبات شرکت‌هاست و نشان می‌دهد یک شرکت تا چه حد قادر است در شرایط بحرانی به تعهدات خود عمل کند.»

او با اشاره به وضعیت کنونی بازار اظهار کرد: «تمرکز بازار بیمه خودرو همچنان بالاست و بخش عمده‌ای از سهم

آینده سوخت در کشور؛ CNG یا بنزین یا رانه‌ای؟

هیچ مصرف‌کننده‌ای تمایلی به تحمل محدودیت‌های فنی خودروهای گازسوز ندارد. به بیان ساده‌تر، سیاست یارانه‌ای دولت عملاً در تضاد با هدف گسترش سوخت پاک قرار گرفته است. از سویی دیگر، صنعت خودرو کشور نیز نتوانسته از فرصت گازسوز کردن محصولات خود به عنوان مزیت رقابتی بهره بگیرد. در حالی که خودروسازان جهانی به سمت برقی‌سازی و ترکیب فناوری‌های پاک حرکت کرده‌اند، محصولات داخلی هنوز در گیر موتورهای قدیمی و پلتفرم‌های بنزینی هستند که به صورت غیراصولی دوگانه‌سوز می‌شوند. فناوری موتورهای پایه گازسوز که در اوایل دهه ۱۳۹۰ به عنوان پروژه ملی مطرح شد، ظرفیتی در صنعت خودرو ایجاد کرد که اگر حمایت کافی از آن شود می‌تواند رقیب جدی برای پیشران‌های بنزینی در چرخه حمل و نقل باشد. در چنین شرایطی، گازسوز کردن ناوگان عمومی، تاکسی‌ها و خودروهای خدمات شهری می‌تواند نقطه آغاز توجه به سبد سوختی در کشور باشد. این بخش‌ها به دلیل پیمایش بالا، بیشترین اثر را در کاهش مصرف بنزین و کاهش آلودگی دارند. تجربه کشورهای ترکیه، پاکستان و هند نشان می‌دهد که تمرکز بر ناوگان عمومی و ایجاد استانداردهای فنی دقیق، می‌تواند CNG را به سوخت غالب تبدیل کند، بدون آن‌که مصرف‌کننده نهایی احساس زیان کند. واقعیت این است که آینده انرژی کشور در گروی تغییر نگاه از «یارانه مصرف» به «یارانه زیرساخت» است. اگر منابع یارانه‌ای فعلی بنزین به توسعه فناوری، آموزش تعمیرکاران و ساخت خودروهای پایه گازسوز اختصاص یابد، در کمتر از پنج سال، می‌توان شاهد دگرگونی جدی در الگوی مصرف سوخت بود. در غیر این صورت، کشور همچنان در چرخه معیوب تولید ارزان و مصرف پرهزینه بنزین گرفتار خواهد ماند.



کشور ما یکی از بزرگ‌ترین ذخایر گاز جهان را داراست، اما در معادلات انرژی داخلی، هنوز هم بنزین حرف اول را می‌زند. این تناقض، نه از کمبود منابع گازی بلکه از ضعف در سیاست‌گذاری، زیرساخت و صنعت خودروسازی نشأت می‌گیرد؛ مسیری که باعث شده گاز طبیعی فشرده (CNG) با وجود مزیت‌های اقتصادی، زیست‌محیطی و امنیتی، جایگاه واقعی خود را در سبد سوخت کشور نیابد. در دهه‌های گذشته، گاز به عنوان «سوخت ملی» معرفی شد و سیاست دوگانه‌سوز کردن خودروها با شتاب آغاز شد. اما آن‌چه در عمل رخ داد، توسعه‌ای نیمه‌کاره بود: خودروهایی با فناوری ابتدایی، شبکه توزیع ناکامل و نگاه کوتاه‌مدت به بازار. نتیجه آن شد که بخش قابل توجهی از خودروهای گازسوز به دلیل افت توان، استهلاک بالا و نبود خدمات فنی مناسب، از مدار مصرف خارج شدند. این در حالی است که در بسیاری از کشورها، گاز فشرده به سوخت استاندارد ناوگان حمل‌ونقل عمومی و حتی ناوگان باربری تبدیل شده است. ایران از نظر منابع گازی، موقعیتی استثنایی دارد. توسعه پارس جنوبی و شبکه سراسری گاز، امکان توزیع این انرژی ارزان و پاک را در گستره‌ای وسیع فراهم کرده است. اما در نقطه مقابل، سیاست قیمت‌گذاری یارانه‌ای بنزین، انگیزه اقتصادی مصرف‌کننده را برای استفاده از CNG از بین برده است. تا زمانی که بنزین در پمپ‌ها با قیمتی معادل چند سنت عرضه می‌شود،

33CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

۶۱ دستگاهی، به‌افتخار خودرو مسابقاتی شماره ۶۱ مک‌لارن F1 GTR انتخاب شده که در سال ۱۹۹۶ توانست قهرمان مسابقات قهرمانی گرند تورینگ ژاپن یا JGTC شود. این نسخه ویژه توسط بخش عملیات ویژه مک‌لارن با همان MSO توسعه یافته و دارای جزئیات منحصر به فردی است که آن را از مدل استاندارد متمایز می‌کند. در نگاه اول، پوشش گرافیکی بدنه که از طرح پوست ببر خودرو و مسابقات اصلی الهام گرفته شده، خودنمایی می‌کند. این طرح با رنگ‌های مدرنی مانند قرمز ممفیس، نقره‌ای تیتانیوم، سفید یخی و خاکستری گرافیتی ترکیب شده است.

مک‌لارن 750S JC96 نسخه‌ای ویژه با تیراژ تنها ۶۱ دستگاه است که منحصر برای بازار ژاپن و به یاد قهرمانی تاریخی F1 GTR ساخته شده است. مک‌لارن از نسخه‌ای بسیار خاص و تولید محدود با نام JC96 از سوپرکار 750S خود رونمایی کرده است. این سوپراسپرت که در دو نسخه کوپه و اسپایدر عرضه می‌شود، فقط در ۶۱ دستگاه و منحصر برای بازار ژاپن تولید خواهد شد. این مدل، ادای احترامی به موفقیت‌های خیره‌کننده مک‌لارن در مسابقات اتومبیلرانی ژاپن و یادآور پیروزی تاریخی یک اسطوره فراموش‌نشده است. نام‌گذاری این مدل کاملاً هدفمند است. نام JC96 و تیراژ محدود



نسخه اختصاصی «مک‌لارن» برای ژاپنی‌ها



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

ارز نیست، خودرو هم نیست؛ وعده‌وار دات روی کاغذ مانده است

بارها تاکید کرده‌ایم که وزارت صمت و گمرک باید میزان ارز تخصیصی و ثبت سفارش‌ها را

به تفکیک نوع و تعداد خودرو به‌صورت عمومی منتشر کنند

حساب دولت واریز می‌کنند، بی‌آن‌که نقشی در تصمیم‌سازی داشته باشند.

آیا در سال جاری ارزی به واردکنندگان تخصیص یافته است؟

بله، مقدار محدودی ارز تخصیص داده شده اما رقم دقیقش مشخص نیست. ما بارها تاکید کرده‌ایم که وزارت صمت و گمرک باید میزان ارز تخصیصی و ثبت سفارش‌ها را به تفکیک نوع و تعداد خودرو به‌صورت عمومی منتشر کنند. مردم باید بدانند چه کسانی ارز گرفته‌اند و چه کسانی ثبت سفارش کرده‌اند. شفافیت یعنی همین. آن‌چه شنیده‌ایم این است که تنها ثبت سفارش مربوط به سایپاست و سایر شرکت‌ها هیچ ثبت سفارش جدیدی دریافت نکرده‌اند. فضا کاملاً غیر شفاف است.

چشم‌انداز شما از تخصیص ارز و ثبت سفارش در ماه‌های آینده چیست؟

صادقانه بگویم بعید می‌دانم اتفاق خاصی بیفتد. دولت هم پول ندارد، هم علاقه‌اش را، بسیاری از مسئولان حوزه اصلاً تمایلی به واردات خودرو ندارند. اخیراً برخی از آن‌ها ادعا می‌کنند تراز تجاری خودرو منفی ۹ میلیارد دلار است و این را پنهان‌ای برای مخالفت با واردات می‌دانند. اما سوال اینجاست: مگر این ارزها به واردات خودرو داده شده؟ خبر، تمام آن صرف خودروسازان و قطعه‌سازان شده است. با این حال، حمله به واردات خودرو را ادامه می‌دهند.



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

در حالی که صنعت خودرو کشور در گرداب تصمیم‌های متناقض گرفتار شده و بازار وارداتی‌ها همچنان زیر سایه سیاست‌های دولتی، نیمه تعطیل به‌نظر می‌رسد، آمارها نشان می‌دهد طی ۸ ماه گذشته روند ورود خودروهای خارجی به کشور عملاً متوقف مانده است. وعده‌های مکرر دولت برای «آزادسازی واردات»، «تامین ۳ میلیارد دلار ارز» و «تسهیل ثبت سفارش» یکی پس از دیگری به بن‌بست خورده و نتیجه، بازار بی‌جان و مصرف‌کننده‌ای سرگردان است که نه از ثبات قیمت خبری دارد و نه از عرضه واقعی خودرو. در شرایطی که دولت در بودجه خود به پیش‌بینی درآمد از محل واردات خودرو تاکید کرده، نه‌سازوکار شفاف ارزی ارائه شده و نه بخش خصوصی اجازه فعالیت مستقل دارد. از سوی دیگر، سامانه‌های دولتی به جای ساماندهی بازار، به مانعی برای تجارت رسمی تبدیل شده‌اند و همچنان بخش عمده تصمیم‌گیری‌ها در اتاق‌های بسته انجام می‌شود. برای بررسی دقیق‌تر وضعیت واردات خودرو با «مهدی دادفر»، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو به گفت‌وگو پرداختیم؛

وضعیت فعلی واردات خودرو در کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ چه میزان خودرو وارد شده و تا پایان سال چه انتظاری می‌توان داشت؟

باید بگویم وضعیت واردات خودرو در حال حاضر مطلوب نیست. دولت هنوز ثبت سفارشی به شرکت‌ها نداده است. خودروهایی که تاکنون وارد شده‌اند، مربوط به ثبت سفارش‌های معطل مانده از گذشته هستند. نکته جالب این‌جاست باید از دولت پرسید وقتی توان مدیریت بازار خودرو را ندار، چرا پیش‌بینی درآمد از این بخش را می‌کنند؟ در بودجه آمده ۳ میلیارد دلار برای واردات خودرو در نظر گرفته می‌شود، اما در عمل هیچ سازوکاری برای

سامانه می‌تواند به مردم نشان دهد که کسی سابقه واردات دارد، چه خودرویی آورده، با چه قیمتی فروخته و آیا تعهداتی را انجام داده یا نه، اما در عمل دولت مانع از انتشار همین اطلاعات شده است.

اگر واقعاً به دنبال شفافیت هستند، اول آمار واردات، تخصیص ارز و نوع خودروها را منتشر کنند، بعد سامانه بسازند. من به عنوان واردکننده حاضر در سامانه فعالیت کنم، اما باید اجازه داشته باشم خودروهایم را در همان سامانه و از طریق نمایندگی‌ها بفروشم. ما برای شبکه فروش هزینه کرده‌ایم، آموزش داده‌ایم و زیرساخت ایجاد کرده‌ایم.

متأسفانه سامانه فعلی بیشتر به گلوگاه تبدیل شده تا ابزار نظارت. بسیاری از مردم پول داده‌اند ولی هنوز خودرویی تحویل نگرفته‌اند. نتیجه آن است که نه هدف شفافیت محقق شده و نه از تقلب جلوگیری شده.

مجلس شورای اسلامی تعرفه پلکانی واردات خودرو را تایید کرده است، زمان اجرای این تعرفه چه موقع است؟

نخست باید بگویم انتشار عمومی مصوبات به منزله ابلاغ رسمی است و همین حالا این قانون قابلیت اجرا دارد. در این‌جا باید از «محمد باقر قالیباف» رئیس مجلس شورای اسلامی تشکر کنم که با ورود خود به این موضوع، تا حدی از التهاب روانی بازار کاست، هر چند بسیار دیر؛ در حالی که باید رسیدیم که دولت از خرداد تاکنون نتوانسته بود طرح تعرفه را نهایی کند. قوه قضاییه، وزارت صمت، گمرک و نهادهای نظارتی همه درگیر شدند، دولت بدون پشتوانه در آمدی، در بودجه رقم تعیین می‌کند و بعد هم آن را محقق نمی‌کند.

تعرفه جدید از چه زمانی اعمال می‌شود و چه تغییری در نرخ‌ها دارد؟

تعرفه پلکانی مصوب مجلس شورای اسلامی از زمان تصویب، شامل همه ترخیص‌ها، چه قبلی و چه بعدی، خواهد بود. این نرخ‌ها به ردیف بودجه سال ۱۴۰۴ تسری پیدا می‌کند. میانگین تعرفه همان چیزی است که دولت مدنظر داشت اما بلد نبود شفاف بگوید. حالا مجلس آن را صریح‌تر و قابل اجرا کرده است.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



◀ به گزارش «سایپانوز» مرحله جدید فروش فوق العاده محصولات شرکت سایپا از ساعت ۱۰ صبح روز ۲۰ آبان ماه از طریق سامانه فروش اینترنتی به نشانی saipa.iranecar.com آغاز خواهد شد.

در این مرحله، خودروهای اطلس S و سینا S با استاندارد ۸۵ گانه در قالب سه طرح عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده عرضه می شوند.



آغاز ثبت نام فروش فوق العاده محصولات «سایپا» از امروز

در حاشیه گزارش هفت ماهه خودروسازان

مخالفتان خصوصی سازی «ایران خودرو» بخوانند!



بود که به صورت روشن و واضح در بندهایی صنعت خودروسازی کشور را نشانه گرفت و حاصل جمع آن با شرایط پساجنگی کشور جز رشد قیمت دلار، نوسانات ارزی و افزایش تورم نبود.

وضعیتی که باعث منفی شدن پیاپی شاخص تولید از جمله در صنعت خودروسازی شد؛ چنانکه بر اساس آمار وزارت صمت در هفت ماه ابتدایی سال تولید خودرو بیش

از ۱۳ درصد کاهش یافته است.

بزرگ ترین خودروساز دولتی هم مهرماه امسال ۲۷ هزار دستگاه خودرو تولید کرد که نسبت به ۴۷ هزار دستگاه در مقایسه با سال گذشته کاهش ۴۳ درصدی داشت. این مجموعه همچنین از ابتدای سال ۱۴۰۴ تا اول آبان ۱۸۰ هزار دستگاه تولید کرد که با ۲۷۱ هزار دستگاه پارسال افت ۲۳ درصدی را نشان می دهد.

در چنین شرایطی ایران خودرو با مدیریت بخش خصوصی چه کرد؟

عملکرد غول های خودروسازی در یک نگاه

شاخص	تولید مهرماه ۱۴۰۴ (دستگاه)	رشد	تولید ۷ ماه ابتدایی ۱۴۰۴ (دستگاه)	رشد
کل کشور	۱۰۷ هزار	۱۳-٪	۶۲۳ هزار	۱۳.۵-٪
ایران خودرو	۶۰ هزار	۱۸+٪	۳۲۸ هزار	۹.۵+٪
سایپا	۲۷ هزار	۴۳-٪	۱۸۰ هزار	۲۳-٪

۱. ایران خودرو مهرماه امسال ۶۰ هزار دستگاه تولید کرد که نسبت به ۵۱ هزار دستگاه سال گذشته ۱۸ درصد رشد داشت.
۲. ایران خودرو در هفت ماه ابتدایی سال ۳۲۸ هزار دستگاه تولید کرد که نسبت به ۲۹۹ هزار دستگاه سال گذشته ۹.۵ درصد رشد نشان می دهد.
۳. ایران خودرو توانست در مهر ۵۶ درصد از سهم تولید کشور را به خود اختصاص دهد.
۴. ایران خودرو ۷ ماه ابتدایی پارسال سهم ۴۱ درصدی از تولید کل را داشت که امسال ۱۱ درصد رشد کرد و به ۵۲ درصد رسید.
۵. ایران خودرو در ۷ ماه ابتدایی پارسال به تنهایی بیش از مجموع تمام خودروسازان یعنی سایپا، پارس خودرو، مدیران خودرو، گروه بهمن، کرمان موتور و ... تولید داشته باشد.
۶. ایران خودرو در ۷ ماه ابتدایی سال ۱۸ برابر و در مهر ۲.۲ برابر سایپا تولید داشت.
۷. ایران خودرو تنها خودروسازی بود که در مهرماه ۱۰۰ درصد برنامه هایش را محقق کرد.
۸. ایران خودرو نخستین ماه پاییز ۱۴۰۴ را در حالی به پایان برد که به گواه آمار وزارت صمت تحقق برنامه هایش از ۱۱۵ درصد گذشت؛ یعنی علاوه بر تحقق برنامه سالانه ۱۵ درصد فراتر از سقف تعیین شده تولید داشت.
۹. ایران خودرو نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۸ درصد رشد فروش داشت.
۱۰. ایران خودرو توانست با مدیریت بخش خصوصی از روند زیان ده خارج شود.

اهمیت این آمار زمانی روشن می شود که به یاد بیاوریم اکثریت شاخص های اقتصادی کشور از ابتدای سال منفی بود و صنعت خودروسازی نیز نه تنها نتوانسته برنامه مورد انتظار را محقق کند، بلکه تا امروز ۱۳ درصد نسبت به سال گذشته کاهش داشت.

حالا مخالفان دوآتشه خصوصی سازی ایران خودرو باید به این سوال پاسخ دهند که تاخیر ۱۷ ساله در اجرای اصل ۴۴ و واگذاری این مجموعه به بخش خصوصی، چه هزینه هایی را به صنعت خودروسازی و شهروندان تحمیل کرد و چه فرصت هایی را سوزاند؟

◀ سال گذشته همین ایام بود که مزمه واگذاری مدیریت «ایران خودرو» به بخش خصوصی سهامدار به صورت جدی مطرح شد. ایران خودرو، بزرگ ترین مجموعه خودروسازی کشور باید ۱۷ سال پیش در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی خصوصی سازی می شد؛ اما مخالف خوانی ها و مقاومت ها باعث شد این پروسه نزدیک به دو دهه عقب بیفتد.

مخالفت هایی که روی دوریل ترس و منافع حرکت می کرد. از یک طرف ترس از بیسکاری کارگران، ترس از سوءمدیریت و ترس از ورشکستگی و تعطیلی و از طرف دیگر منافع که خودروسازان دولتی به عنوان حیاط خلوت برای لایه هایی از دستگاه ها و نهادهای اجرایی، تقنینی و حتی نظارتی داشتند و این مساله خود را در قالب استخدام های سفارشی، شرکت های سفارشی، شریک های سفارشی و قراردادهای سفارشی نشان می داد.

همین پیشینه کافی بود تا به موازات جدی شدن موضوع واگذاری مخالف خوانی ها و مقاومت ها بیشتر شود. با این حال علاوه بر تصریحات قانونی و تأکیدات مقام معظم رهبری، عزم شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا و حمایت ویژه رئیس جمهور سبب شد پروسه انتقال مدیریت بزرگ ترین مجموعه خودروسازی کشور در بهمن ماه به اتمام برسد و بخش خصوصی سهامدار، سکان هدایت این مجموعه را به دست بگیرد.

روزی که اعضای جدید هیات مدیره از سوی سهامداران انتخاب شدند، «ایران خودرو» مجموعه ای زیان ده با بدهی انباشته بود. اگر چه سایه تحریم و جنگ اقتصادی هیچ گاه از روی سر صنعت، تولید و خودروسازی کم نشده، اما کمتر کسی پیش بینی می کرد تنها سه ماه بعد از این واگذاری، رویارویی نظامی ایران با رژیم صهیونیستی و آمریکا شرایط ویژه ای به کشور تحمیل کند.

اگر چه نزاع نظامی ۱۲ روز بیشتر طول نکشید، اما تبعات بین المللی، سیاسی و اقتصادی آن مانند هر جنگ دیگر ادامه دار بود. به ویژه که پیشینه رژیم اسرائیل در نقض آتش بس در کنار تهدیدهای ریزورشت دونالد ترامپ، هفته ها کشور را در شرایط نه جنگ و نه صلح نگه داشت.

شرایطی که به ر کود و تورم منجر شد.

اما این پایان کار نبود؛ چرا که تابستان داغ ۱۴۰۴ با فعال شدن مکانیسم ماشه همراه شد؛ سازوکاری که به معنای بازگشت تحریم های قدیمی و تشدید تحریم های فعال

پیگیری يك موضوع

low up

سعید مومنتی

کارشناس بازار خودرو

خودرو دیگر کالای سرمایه ای نیست

◀ در حالی به ماه های پایانی سال نزدیک می شویم که نشانه های از بهبود وضعیت معاملات در بازار خودرو دیده نمی شود. افت قدرت خرید مشتری، نوسان نرخ ارز، افزایش هزینه های تولید و کاهش عرضه از سوی خودروسازان و واردکنندگان، همه و همه موجب شدند تا رکود حاکم بر این بازار عمیق تر شود. از همین رو سعید مومنتی، کارشناس بازار خودرو به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

وضعیت بازار خودرو را چگونه ارزیابی می کنید و آیا قیمت خودروها مسیر افزایش یا روند کاهش را دنبال خواهند کرد؟

در حال حاضر بازار خودرو در وضعیت رکود عمیقی قرار دارد؛ مراجعه مشتری به نمایشگاه ها بسیار کم شده و معاملات به ندرت انجام می شود. البته نرخ ارز به طور مستقیم روی بازار خودرو تاثیر دارد؛ زیرا بازار ارز ثبات ندارد و هر تغییر در قیمت دلار، بلافاصله روی انتظارات قیمتی در بازار خودرو اثر می گذارد. در نرخ خودروهایی که به صورت روزانه فاکتور می شوند، تغییر محسوسی دیده نمی شود؛ اما در خودروهایی که فاصله زمانی میان سفارش و فاکتور زیاد است، معمولاً شاهد افزایش قیمت هستیم.

کمبود عرضه محصول از سوی خودروسازان تا چه اندازه در رکود بازار موثر بوده است؟

بدون تردید کاهش تولید و کمبود عرضه نقش زیادی در تضعیف بازار دارد. آمار تولید خودروسازان در سال جاری نسبت به سال گذشته کاهش چشمگیری داشته است. از سوی دیگر، برخی خودروهای مونتاژی در کارخانه با قیمتی عرضه می شوند که از قیمت بازار بالاتر است. به همین دلیل تمایل به خرید از کارخانه کاهش یافته است. خودروهای مونتاژی در شرکت های بخش خصوصی در مواردی گران تر از بازار عرضه می شوند. دلیل این موضوع افزایش هزینه ها و رشد قیمت مواد اولیه است. اما واقعیت این است که بازار کسش این قیمت ها را ندارد و در غیاب مشتری، افزایش قیمت از سوی کارخانه ها تاثیری بر رونق بازار ندارد.

آیا خودرو هنوز هم برای مردم کالای سرمایه ای محسوب می شود؟

خیر؛ خودرو دیگر کالای سرمایه ای نیست. در یک سال گذشته کسانی که با هدف سرمایه گذاری خودرو خریدند، بازدهی مالی قابل توجهی کسب نکردند. برخلاف طلا یا ارز، بازار خودرو از نوسان نرخ دلار تبعیت مستقیم ندارد. تنها در موارد محدودی مانند خودروهای خاص یا تحویل های اولیه برخی مدل ها سود دیده شد؛ اما در مجموع بازار زیان ده بوده است.

زاپاس

Spare Tire

عرضه ۳۵ دستگاه ون «وانا» ایران خودرو دیزل در بورس کالا

حضور خواهد یافت. تالار خودرو بورس کالای ایران روز چهارشنبه ۲۱ آبان ماه ۱۴۰۴ میزبان عرضه ۳۵ دستگاه ون فوتون وانا توسط ایران خودرو دیزل خواهد بود. تاریخ

◀ **ایکوپرس:** شرکت ایران خودرو دیزل در راستای ایجاد بستر رقابتی برای فروش محصولات، با عرضه ۳۵ دستگاه ون فوتون وانا در تالار خودرو بورس کالای ایران

تحویل این خودروها پنج بهمن ماه ۱۴۰۴ تعیین شده است. ون فوتون وانا یکی از محصولات تجاری سبک ایران خودرو دیزل است که به واسطه کاربردهای متنوع در

بخش های مختلف خدماتی، برای حمل و نقل شهری و بین شهری مورد استقبال فعالان این حوزه قرار گرفته است. جزئیات عرضه را در تصویر روبه رو مشاهده می کنید؛

نگاه

View



محمدرضا نجفی منش

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور

سازوکار پرداخت تسهیلات به قطعه سازان

◀ اجرای تصمیم بانک مرکزی می تواند قطعه سازان را از شرایط بحرانی و آشفتگی ماه های اخیر نجات دهد. در حال حاضر، به دلیل بحران مالی، بسیاری از واحدهای قطعه سازی با سابقه ۳۰ ساله ناچار به تعدیل نیرو شده اند. از ابتدای امسال حدود ۸۰ هزار نفر در کشور کار خود را از دست داده اند و هر روز تاخیر در پرداخت این تسهیلات به معنی از کار افتادن بخشی از بزرگ ترین صنعت اشتغال زای کشور است. با تزریق نقدینگی وعده داده شده، واحدهای قطعه سازی می توانند کارگران تعدیل شده را به کار بازگردانند و خطوط تولید با ظرفیت بیشتری فعالیت کنند. در واقع اجرای تصمیم بانک مرکزی نه تنها اقدامی اقتصادی بلکه حرکتی اجتماعی و انسانی است که می تواند جان تازه ای به اشتغال در کشور بدهد. براساس توافق میان خودروسازان، وزیر صمت و رئیس کل بانک مرکزی، قرار است تسهیلات ۴۰ همتی در قالب واریز مستقیم به حساب قطعه سازان پرداخت شود. خودروسازان فهرست قطعه سازان طرف قرارداد را به وزارت صمت ارائه می کنند و پس از تأیید این وزارتخانه و انجمن قطعه سازان، بانک مرکزی وجوه را به حساب قطعه سازان واریز خواهد کرد. این روش مانع از توقف وجوه در حلقه خودروساز می شود و منابع سریع تر به دست تولیدکنندگان واقعی می رسد. البته بازپرداخت تسهیلات همچنان بر عهده خودروسازان خواهد بود. این در حالی است که در سال های گذشته تاخیر در پرداخت مطالبات از سوی خودروسازان موجب افزایش بدهی های بانکی، مالیاتی و بیمه ای زنجیره تأمین شد. پرداخت مستقیم از سوی بانک مرکزی می تواند از بروز چنین بحران هایی جلوگیری کرده و مانع از توقف فعالیت این صنعت شود. درمان واقعی صنعت خودرو فراتر از تزریق نقدینگی است. در این رابطه، اصلاح شیوه قیمت گذاری خودرو باید در اولویت قرار گیرد. با اصلاح این بخش، جریان مالی خودروسازان مثبت می شود و دیگر شاهد زیان انباشته نخواهیم بود. در گام بعدی نیز باید روند خصوصی سازی در صنعت خودرو و تدوین قوانین مطابق تصمیم جدید وزارت صمت، اولویت تخصیص ارز به خودروهایی داده می شود که عمق ساخت داخل بیشتری دارند و در مقابل، مونتاژکاران سهم کمتری از منابع ارزی خواهند داشت. با اجرای این سیاست، قطعه سازان داخلی در اولویت نخست تأمین ارز قرار می گیرند و سهم شرکت های مونتاژکار کاهش می یابد تا زنجیره تولید داخلی با کمترین چالش به فعالیت خود ادامه دهد.

• تاریخ عرضه: روز چهارشنبه ۲۱ آبان ۱۴۰۴

تعداد: ۳۵ دستگاه

زمان تحویل: ۱۴۰۴/۱۱/۵

پیش پرداخت: ۱۰٪

قیمت پایه: ۲۹.۷۲۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال

تولید شده، قیمتی بین ۲۰۷ تا ۳۰۲ میلیون دلار تخمین زده‌اند. والکری ریکاردو یک نمونه معمولی نیست. این خودرو که با شماره‌شناسی ۰۸۹ ثبت شده، بیش از ۲۰۰ هزار دلار تجهیزات سفارشی از بخش Q آستون‌مارتین دریافت کرده است. مهم‌ترین ویژگی آن، رنگ خاصی به نام Dichroic Dawn است. پوشش لاک‌ی براق روی سقف و کاور موتور، رنگ‌های منیزیمی و قطعات داخلی از فیبر کربن مات، از دیگر ویژگی‌های سفارشی این خودرو هستند. این والکری عملاً یک خودرو نو محسوب می‌شود و کار کرد آن تنها ۱۶۰ کیلومتر است.

«دنیل ریکاردو، ستاره سابق فرمول یک با فروش آستون‌مارتین والکری ۳ میلیون دلاری خود، گامی بزرگ به سوی فصل جدید زندگی‌اش در فور د برمی دارد. دنیل ریکاردو، برنده هشت مسابقه گرند پری فرمول یک، در آستانه فصل جدیدی از زندگی حرفه‌ای خود به عنوان سفیر جهانی مسابقات فورد، تصمیم گرفته تا با یکی از خاص‌ترین دارایی‌های خود خداحافظی کند. این ستاره استرالیایی، ابر خودرو آستون‌مارتین والکری مدل ۲۰۲۳ خود را برای فروش در یک حراجی معتبر عرضه کرده است. کارشناسان برای این هیولای کمیاب که تنها ۱۵۰ دستگاه از آن در جهان

حراج آستون‌مارتین ۳ میلیون دلاری «دنیل ریکاردو»



ویژه‌ها

واردات مواد اولیه تولید بدون انتقال ارز جدی تر شد



«پس از سال‌ها محدودیت و ممنوعیت، روند واردات کالا بدون انتقال ارز بار دیگر به‌طور جدی در دستور کار دولت قرار گرفته است. از سال ۱۳۹۷، طبق سیاست‌های ارزی اعلام‌شده، واردات بدون انتقال ارز به‌طور کامل ممنوع شد و تمامی مبادلات تجاری تنها از مسیر رسمی بانکی و با منشأ ارز مشخص امکان پذیر بود. لازم به ذکر است ثبت سفارش بدون انتقال ارز برای کالاهای اساسی، مواد اولیه و تجهیزات خطوط تولید در بسته حمایت از تولید بعد از جنگ ۱۲ روزه مجاز شده بود؛ اما گزاری از اجرایی شدن آن مطرح نشد.

دیگه چه خبر؟

رشد محدود صنعت در مهرماه



«یافته‌های مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران نشان می‌دهد شاخص مدیران خرید بخش صنایع کارخانه‌ای و تولیدی کشور، نمایی مناسب و بارز برای سنجش وضعیت کسب و کارهای صنعتی و روند تغییرات تولید و فروش صنعتی است. براساس داده‌های حاصل از نظرسنجی به دست آمده از بنگاه‌های بخش صنعت، شاخص مدیران خرید صنعت ایران (تعدیل شده) در مهرماه معادل ۵۳.۴ برآورد شده است. نکته قابل توجه این که مقدار شاخص در این ماه، پس از هفت ماه متوالی رکود، بهبود داشته و برای دومین بار بالاتر از محدوده خنثی (۵۰) قرار گرفته است.

تونیترا!

حذف واسطه‌ها در خرید خودرو از بورس کالا



«رسول سلیمانی، کارشناس صنعت خودرو گفت: «عرضه خودرو در بورس این امکان را به مصرف‌کننده می‌دهد که مستقیم خودرو مد نظرش را خریداری کند؛ بنابراین اگر میزان عرضه در بورس زیاد شود، قیمت پایین می‌آید و برای واسطه‌ها جذاب نخواهد بود.» وی عنوان کرد: «عرضه خودروهای خارجی در بورس باید به خودروهای داخلی نیز تسری پیدا کند تا واسطه‌ها حذف شوند.» وی تأکید کرد: «از آن جا که قیمت خودرو عرضه‌شده در بورس کالا به بازار آزاد نزدیک است، برای دلالتان بازار خودرو انگیزه کافی برای خرید ایجاد نمی‌کند و می‌توان امیدوار بود که خودرو به‌دست مصرف‌کننده نهای برسد.»

در ۶ ماهه نخست سال جاری مورد بررسی قرار گرفت؛

سه مولفه اثرگذار در بهبود عملکرد مالی و تولیدی «سایپا»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گروه خودروسازی سایپا در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ توانسته است با تکیه بر اصلاحات ساختاری و برنامه‌ریزی دقیق مدیریتی، تصویری تازه و امیدوارکننده از عملکرد مالی و عملیاتی خود ارائه دهد. گزارش عملکرد ۶ ماهه نخست این خودروساز نشان می‌دهد سایپا با عبور از دوره‌ای دشوار و پرچالش، اکنون در مسیر بازگشت به ثبات، بهرهوری و سودآوری پایدار قرار گرفته است. بر این اساس، در ۶ ماهه ابتدایی سال، سایپا موفق شده زیان خالص خود را حدود ۱.۵ هزار میلیارد تومان کاهش دهد و آن را به سطح ۶۸۴ هزار میلیارد تومان برساند. این روند کاهشی، نشانه‌ای از موفقیت سیاست‌های مالی جدید شرکت در زمینه مدیریت هزینه‌ها، کنترل انضباط مالی و اصلاح فرآیندهای تولید است. سایپا در ماه‌های اخیر با تمرکز بر افزایش کارایی عملیاتی، کاهش اتلاف منابع و بازبینی در زنجیره تأمین توانسته است گام‌هایی موثر برای بهبود تراز مالی خود بردارد. از سوی دیگر، یکی از شاخص‌ترین تحولات در عملکرد سایپا، چرخش قابل توجه جریان نقدینگی عملیاتی شرکت است. در حالی که این شاخص در مدت مشابه سال گذشته منفی ۴۰۱ هزار میلیارد تومان بود، اکنون با جهشی چشمگیر به رقم مثبت ۵۳ هزار میلیارد تومان رسیده است. این تغییر معنادار نشان می‌دهد که شرکت توانسته با

اصلاح سیاست‌های فروش، مدیریت بهتر سرمایه در گردش و کاهش مطالبات معوق، نقدینگی خود را تقویت کرده و به سطح مطلوبی از پایداری مالی دست یابد. از منظر تولیدی نیز، سایپا با هدف‌گذاری تولید ۲۵۸ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۴، برنامه‌ای جامع برای افزایش تیراژ، ارتقای کیفیت و تنوع محصولات خود تدوین کرده است. این برنامه شامل بهبود بهرهوری خطوط مونتاژ، استفاده از فناوری‌های جدید در ساخت قطعات و توسعه مدل‌های جدید با استانداردهای روز جهانی است. تمرکز ویژه شرکت بر پروژه‌های فناوریانه همچون توسعه پلت‌فرم‌های مشترک، تولید خودروهای هیبریدی و ارتقای محصولات صادرات‌محور نیز بخش مهمی از استراتژی رشد آینده سایپا را تشکیل می‌دهد. بر این اساس، روند

فعالی عملکرد سایپا حاکی از بازگشت تدریجی این شرکت به مسیر سودآوری پایدار است. مجموعه اقدامات انجام‌شده در حوزه کاهش هزینه‌ها، افزایش ظرفیت تولید و بهبود جریان نقدینگی، می‌تواند زمینه‌ساز رشد سود خالص در نیمه دوم سال شود. همچنین استمرار سیاست‌های کنترل هزینه، بهبود کیفیت محصولات و توسعه بازارهای صادراتی، نقش مهمی در تقویت جایگاه برند سایپا در صنعت خودرو کشور و منطقه خواهد داشت. در نهایت، تحولات اخیر سایپا را می‌توان نقطه عطفی در مسیر بازسازی مالی و عملیاتی این شرکت دانست. عملکرد مثبت در شاخص‌های کلیدی مالی نشان می‌دهد که سایپا در حال خروج از وضعیت زیان‌دهی و ورود به مرحله‌ای از پایداری و رشد است.



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

افت قیمتی ۲ تا ۳۰ میلیون تومانی در بازار خودروهای داخلی
«حاضر جواب: بالاخره بعد از مدت‌ها، قیمت خودرو افت کرد! البته افتی در حد یک نفس کشیدن ملایم، نه سقوط آزاد. مثلاً پراید ۲ میلیون پایین آمد که آن هم بانرخ تورم یعنی افت در حد نصف یک برف پاک‌کن! کارشناسان می‌گویند این افت قیمتی می‌تواند باعث افزایش امیدواری مردم شود؛ مردمی که البته دیگر نه پول خرید دارند و نه امید برای افت بعدی. فقط مانده‌اند ببینند کی خودروها از کوه قیمتی‌شان پایین می‌غلطند!

مدیرعامل شرکت توسعه ارتباطات ترافیکی شهرداری مشهد: ۴۰ خودرو برای هر فضای پارک وجود دارد

«حاضر جواب: ۴۰ خودرو برای یک جای پارک؟! یعنی هر جای پارک، به نوعی به «برنده پاش!» تبدیل شده! اگر توانستی پارک کنی، جایزه‌ات یک عمر افتخار است. بعضی‌ها هم دیگر بی‌خیال شده‌اند و ماشینشان را می‌فروشند تا راحت‌تر پیاده بروند. شنیده‌ها حاکی است که به‌زودی اپلیکیشنی هم طراحی می‌شود به نام «پارک‌من»، که هر کس توانست ماشینش را جابه‌جا، یک امتیاز طلایی می‌گیرد و می‌تواند هفته بعد در نانوایی بدون صف نان بخرد!

صنعت خودرو چین رکورد شکنی کرد؛ رشد ۱۴.۳ درصدی صادرات در ۱۰ ماه

«حاضر جواب: خودروسازان چینی آن قدر سرعت گرفته‌اند که احتمالاً تا ماه بعد به خودی خود هم صادر می‌شوند! در حالی که ما هنوز دنبال طراحی چراغ عقب هستیم، چین هر ۱۰ دقیقه یک مدل جدید بیرون می‌دهد. اگر با همین روند پیش بروند، شاید تا آخر سال «خودرو پرنده» را هم با شارژر خورشیدی روانه بازار کنند. بعضی از مهندسان داخلی البته می‌گویند ما هم در فکر صادرات هستیم؛ فقط هنوز نمی‌دانیم دقیقاً چه چیزی را صادر کنیم، چون خودروهای داخل هنوز از خط «منتظر قطعه» رد نشده‌اند!

آغاز طرح تبدیل رایگان خودروها به دوگانه‌سوز CNG
«حاضر جواب: طرح جذابی است؛ هر چند بعضی از مالکان هنوز نمی‌دانند منظور از «رایگان» دقیقاً کجای کار است. یکی می‌گوید: «قسمت مرکز تبدیل، گفتند رایگان است ولی باید برای بررسی فنی هزینه بدم!» دیگری گفت: «بله، تبدیل رایگان بود ولی شیلنگ مخصوصش جدا حساب شد!» در هر صورت، ایده دوگانه‌سوز شدن خیلی خوب است؛ مخصوصاً برای روزهایی که قیمت بنزین و اعصاب مردم با هم بالا می‌رود.

کاهش معوقات ایران خودرو به حدود ۵ هزار دستگاه
«حاضر جواب: بالاخره خبر خوب از ایران خودرو رسید! تعهدات معوق از ۳۷ هزار دستگاه به ۵ هزار تا کاهش یافته است. کارشناسان می‌گویند اگر با همین روند ادامه دهند، تا سال ۱۴۱۰ دیگر هیچ خودروی معوقی نخواهیم داشت فقط نوبت تحویل ممکن است تا ۱۴۱۵ طول بکشد! بعضی مشتریان هم می‌گویند: «ما فعلاً عوت‌نامه را قاب گرفتیم تا بچه‌هامون یادگار نگه دارن.»

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت «سازه پویش»



شرکت «سازه پویش» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳ هزار و ۴۱۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟

دو هدف عمده آیین‌نامه جدید کیفیت خودرو

«آیین‌نامه جدید کیفیت خودرو ذیل قانون ساماندهی صنعت خودرو تدوین و توسط هیأت وزیران تصویب شده است. این آیین‌نامه ۱۶ ماده‌ای که برای نخستین بار کل زنجیره تولید از قطعات تا خدمات پس از فروش را پوشش می‌دهد، با هدف ارتقای رقابت‌پذیری و افزایش رضایت مشتریان طراحی شده و اخیراً از سوی معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ شده است.

چرا؟

مشارکت مردم در ارزیابی کیفیت خودرو

«طبق مواد هفتم تا نهم این آیین‌نامه، نظارت سامانه‌ای بر کل زنجیره تولید خودرو از قطعه‌سازی تا خطوط تولید و خدمات پس از فروش در نظر گرفته شده است. بر این اساس، وزارت صمت موظف است حداقل سالی یک‌بار شاخص‌های کیفی و امتیاز رقابتی هر خودرو را در سامانه جامع خودرو ثبت کند تا عموم مردم امکان مشاهده داشته باشند.

برای چه؟

حل چالش کیفیت با توسعه تکنولوژی تولید

«فرشید شکر خدایی، نایب‌رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران تأکید کرد: «تغییر تکنولوژی و حرکت به سمت خودروهای برقی و هیبریدی به‌طور طبیعی مشکل کیفیت خودروسازی را حل می‌کند.» وی افزود: «تمرکز ۳۰ ساله بر تیراژ تولید باعث غفلت از کیفیت شده بود؛ اما اکنون با توسعه خودروهای جدید، کیفیت به اولویت اول صنعت تبدیل می‌شود.»



از یک موتور ۱.۲ لیتری سه سیلندر با سیستم هیبرید خفیف ۴۸ ولتی استفاده می کنند، مدل های برزلی اکنون به پیشترانه کوچک تر T200 فیات با فناوری هیبرید خفیف ۱۲ ولتی مجهز هستند. این قوای محرکه موسوم به با یوهیبرید از یک پیشترانه یک لیتری توربوشارژ ۳ سیلندر به همراه یک موتور ژنراتور الکتریکی و یک باتری لیتیوم- یون ۱۲ ولتی تشکیل شده است. این مجموعه توانایی کار با بنزین و اتانول را دارد و می تواند حداکثر قدرت ۱۳۰ اسب بخار و گشتاور ۲۰۰ نیوتون متر تولید کند. نیرو نیز به طور انحصاری از طریق یک گیربکس اتوماتیک CVT به چرخ های جلو منتقل می شود.

پژو در اقدامی عجیب، مدل های اسپرت GT 208 و GT 2008 در برزیل را به پیشترانه هیبریدی اتانولی فیات مجهز کرده است. پژو در یک حرکت استراتژیک و جالب توجه، مدل های اسپرت GT 208 و GT 2008 خود در بازار برزیل را به پیشترانه هیبریدی ساخت فیات مجهز کرد. این تصمیم که در راستای کاهش هزینه ها و بهره گیری از منابع گسترده گروه خودروسازی استلانتیس گرفته شده، نشان دهنده عمق همکاری برندهای زیر مجموعه این غول صنعتی است. این تغییر فنی به طور انحصاری برای بازار برزیل صورت گرفته تا نیاز این منطقه به خودروهای با سوخت انعطاف پذیر بر طر ف شود. در حالی که نسخه های اروپایی این خودروها



پیشترانه های «فیات» به پژو «۲۰۸» و «۲۰۰۸» راه پیدا کرد

پیوند نمای جلو «بامو» به تویوتا «سوپرا»



طی یک پروژه عجیب، چهره بامو Z4 به تویوتا سوپرا پیوند زده شده و یک Z4 کوپه خلق شده است، یعنی خودرویی که بامو سال هاست تولید نکرده است. در دنیای خودرو، گاهی علاقه مندان دست به کارهایی می زنند که خودروسازان بزرگ از آن سر باز می زنند. جدیدترین نمونه این خلاقیت، پروژه ای است که سرانجام رویای بسیاری یعنی ساخت یک نسخه کوپه از نسل جدید بامو Z4 را به واقعیت تبدیل کرده است. این خودروی منحصر به فرد که بامو زوپرا نام گرفته، در واقع یک تویوتا GR سوپرا است که با چهره بامو Z4 پیوند خورده و اخیرا در نمایشگاه سما به نمایش در آمده است. بامو در نسل فعلی Z4، برخلاف نسل های گذشته، تنها نسخه کانورتیبل را عرضه می کند و جای خالی یک کوپه زیبا به شدت حس می شد. حالا اما فردی به نام ماریو این خلأ را پر کرده است. او در یک فرایند پیچیده و پنج هفته ای، چهره یک Z4 را با ظرافت روی بدنه عضلانی یک سوپرا پیوند زده است. اگر چه سوپرا و Z4 به بلتفرم مشترکی دارند اما بدنه های شان کاملا متفاوت است. ماریو با صرف هزینه ای حدود ۱۲ هزار دلار برای خرید قطعات اصلی بامو، شامل سپر، کاپوت و چراغ ها، پروژه را شروع کرد اما خیلی زود متوجه شد که این یک تعویض ساده نیست.

کیت بدنه برانکو برای سوزوکی «جیمینی»



یک تیونر ژاپنی با کیت بدنه ای جذاب، شاسی بلند محبوب سوزوکی جیمینی را به تویوتایی با الهام از هایلوکس چمپ و لنز کرورز FJ تبدیل کرده است. سوزوکی جیمینی، این شاسی بلند کوچک و دوست داشتنی، بار دیگر ثابت کرده که بوم نقاشی بی نظیری برای تیونرها است. این بار، شرکت تیونینگ ژاپنی Ill Garage با رونمایی از یک کیت بدنه هوشمندانه، چهره ای کاملا متفاوت و آشنا به جیمینی بخشیده است؛ چهره ای که مستقیما از محصولات تویوتا، به ویژه پیکاپا اقتصادی هایلوکس چمپ، الهام گرفته شده است. این کیت که CH:AMP نام دارد، با تغییر کامل نمای جلوی خودرو، آن را به طرز شگفت انگیزی به هایلوکس

چمپ شبیه می کند؛ پیکایی که لنز کرورز FJ جدید هم بر پایه آن ساخته شده است. این مجموعه شامل چراغ های مستطیلی، جلوپنجره جعبه ای شکل و یک سپر دو تکه جدید است که همگی با رنگ مشکی عرضه می شوند تا با سایر بخش های خودرو هماهنگی داشته باشند. این کیت برای هر دو نسخه سهدر و پنج در سوزوکی جیمینی قابل نصب است اما روی نسخه کوچک تر کی کارزای نصب نمی شود. علاقه مندان می توانند قطعات را به صورت جداگانه تهیه کنند یا یک جیمینی کار کرده با صفر را به صورت کامل و تبدیل شده از خود شرکت تحویل بگیرند.

همکاری یک خودروساز پیشرو با غول فناوری، تجربه رانندگی را متحول می کند؛

«پولستار ۴» و «گوگل»؛ هم مسیر در آینده رانندگی

خبر
News

پیشترانه هایی که «بامو» را نجات می دهد

بخش M بامو با رشد ۷.۹ درصدی فروش، رکوردی تازه ثبت کرد. راز این موفقیت، ترکیبی هوشمندانه از موتورهای بنزینی قدرتمند و نوآوری های برقی است. بخش M بامو، بازوی قدرتمند و اسپرت این خودروساز آلمانی، بار دیگر رکوردشکنی کرد. آمار فروش جهانی این بخش در نه ماه نخست سال ۲۰۲۵ با ۷.۹ درصد افزایش، به یک رکورد تاریخی جدید دست یافت. این رشد چشمگیر، موفقیت سال گذشته میلادی که با فروش ۲۰۶ هزار و ۵۸۲ دستگاه همراه بود را تداوم می بخشد و جایگاه M را به عنوان یکی از سودآورترین بخش های بامو تثبیت می کند. این موفقیت در حالی به دست آمده که برند M به طور همزمان بر دو ستون اصلی یعنی نوآوری در حوزه



خودروهای برقی و وفاداری به پیشترانه های سنتی قدرتمند تکیه کرده است. به گفته بامو، مدل هایی که از موتورهای V8 و شش سیلندر بنزینی بهره می برند، همچنان پر فروش ترین محصولات این بخش هستند. این آمار نشان می دهد که با وجود تب فراگیر خودروهای هیبریدی و برقی، غرش موتورهای بنزینی هنوز برای علاقه مندان به رانندگی هیجان انگیز، جذابیت بالایی دارد. بخش بزرگی از این رشد مدیون خانواده شاسی بلندهای M است. نسخه های M از مدل های X3 و X4 همچنان خریدارانی را جذب می کنند که به دنبال ترکیبی از کاربری روزمره و قدرت بی چون و چرا هستند. در کنار آن ها، مدل های نمادینی چون M3 و M5 جایگاه خود را حفظ کرده اند، هر چند انتظار می رود آینده این سدان ها با حرکت گسترده تر بامو به سمت پیشترانه های برقی، دستخوش تحول شود. این سال ر کوردشکن همچنین بایک تغییر قابل توجه در استراتژی نام گذاری همراه است. بامو در حال ساده سازی ساختار نام گذاری مدل های M است و به نظر می رسد برچسب کامپیتیشن به زودی جای خود را به نام هایی یکپارچه تر و ساده تر خواهد داد. این اقدام تلاشی برای شفاف سازی سلسله مراتب محصولات M در آستانه ورود گسترده تر پیشترانه های برقی به این خانواده است.

با ترکیب داده های دوربین، پردازش هوشمند و نمایش لحظه ای مسیر، تجربه رانندگی را دقیق تر، ایمن تر و کاربر پسندتر می کند. در سال های اخیر، رقابت میان شرکت های فناوری و خودروسازان برای ارائه سامانه های ناوبری پیشرفته شدت گرفته است. گوگل میس با معرفی قابلیت Live Lane Guidance در پولستار ۴ مدل ۲۰۲۶ نشان داد که مسیر آینده رانندگی هوشمند تنها به GPS و اینترنت محدود نمی شود، بلکه ترکیب هوش مصنوعی و داده های محیطی می تواند کیفیت ناوبری را به سطحی تازه ارتقا دهد. این سیستم با استفاده از دوربین های جلو و الگوریتم های یادگیری ماشین، موقعیت خودرو را نسبت به خطوط جاده تشخیص می دهد و در صورت انحراف، هشدارهای صوتی و تصویری ارائه می کند. مزیت اصلی این فناوری در بزرگراه ها و تقاطع های پیچیده آشکار می شود؛ جایی که رانندگان معمولا با سردرگمی در انتخاب خروجی یا مسیر مواجه هستند. نمایش زنده موقعیت خودرو روی صفحه نمایش پشت فرمان، به راننده کمک می کند تا بدون استرس و باطمینان مسیر درست را انتخاب کند. علاوه بر این، ترکیب داده های دوربین با پردازش هوش مصنوعی باعث می شود حتی در مناطق با سیگنال ضعیف GPS – مانند خیابان های متراکم شهری یا میان برج ها – دقت ناوبری حفظ شود.

از منظر رقابتی، این قابلیت می تواند جایگاه Android Automotive OS را در برابر Apple CarPlay تقویت کند. تاکنون بسیاری از کاربران به دلیل سادگی و دقت بیشتر، CarPlay را ترجیح می دادند؛ اما اگر Live Lane Guidance عملکردی مطابق انتظار داشته باشد، احتمالا کاربران بیشتری به استفاده از سامانه داخلی خودرو روی خواهند آورد. این تغییر می تواند سهم بازار گوگل را در حوزه ناوبری خودرو افزایش دهد و مسیر تازه ای برای همکاری های آینده با خودروسازان باز کند. نکته مهم دیگر، گسترش تدریجی این قابلیت به سایر کشورها و مدل ها است. گوگل و پولستار اعلام کرده اند که ابتدا این فناوری در بزرگراه های منتخب سوئد و آمریکا فعال می شود و سپس در ماه های آینده به بازارهای دیگر راه خواهد یافت.



مثال، در شهرهایی مانند تهران که سیگنال ماهوارهای اغلب دچار اختلال است، سیستم جدید می تواند تشخیص دهد خودرو در مسیر اصلی حرکت می کند یا در جاده فرعی زیر آن. همچنین در بزرگراه های چندبند تهران، این فناوری از سردرگمی راننده جلوگیری می کند و کمک می کند خروجی یا مسیر مناسب را از دست ندهد. پیش بینی می شود این قابلیت باعث شود کاربران تمایل بیشتری به استفاده از سیستم ناوبری داخلی خودرو پیدا کنند و کمتر سراغ Apple CarPlay بروند که به دلیل سادگی و دقت بیشتر تا امروز محبوب تر بوده است. گوگل و پولستار اعلام کرده اند که این قابلیت ابتدا در بزرگراه های منتخب سوئد و آمریکا فعال می شود و در ماه های آینده به سایر کشورها و مدل ها نیز گسترش خواهد یافت. هر چند هنوز در مرحله وعده و آزمایش است، اما اگر عملکرد آن مطابق انتظار باشد، می تواند گامی مهم در مسیر ادغام هوش مصنوعی با سامانه های ناوبری خودروها باشد و تجربه ای کاملا متفاوت از رانندگی هوشمند ارائه دهد.

■ پانی بر سردرگمی ها

قابلیت «راهنمایی زنده در خطوط جاده» که گوگل با همکاری پولستار معرفی کرده، گامی مهم در ادغام هوش مصنوعی با سامانه های ناوبری خودرو است. این فناوری

بسیاری از خودروسازان وعده عرضه قابلیت های جدید را می دهند، اما آن ها را با تاخیر و از طریق به روزرسانی های نرم افزاری ارائه می کنند، گوگل مسیر متفاوتی را در پیش گرفته است. با تکیه بر قدرت نرم افزاری خود و اکوسیستم Android Automotive OS، نسخه ۲۰۲۶ پولستار ۴ نخستین خودرویی خواهد بود که از فناوری تازه گوگل با نام Live Lane Guidance بهره می برد. پولستار اعلام کرده است که این سیستم از دوربین های جلو و هوش مصنوعی پیشرفته گوگل برای شناسایی دقیق خط حرکتی خودرو استفاده می کند. این فناوری با تحلیل علائم جاده ای، خطوط مسیر و تابلوها، موقعیت خودرو را نسبت به خطوط جاده مشخص می سازد و در صورت انحراف، هشدارهای صوتی و تصویری برای بازگشت به مسیر صحیح ارائه می دهد. نمایش زنده موقعیت خودرو از طریق نمایشگر ۱۰.۲ اینچی پشت فرمان انجام می شود تا راننده بتواند در جاده های چندخطی و پیچیده، به ویژه در بزرگراه ها و تقاطع های پیچیده، مسیر درست را تشخیص دهد. این سیستم بر خلاف نقشه های مرسوم که تنها به داده های GPS و اینترنت متکی هستند، با ترکیب ورودی های دوربین و پردازش هوش مصنوعی می تواند دقت موقعیت یابی را حتی در مناطق با سیگنال ضعیف GPS، مانند خیابان های بسیاری از شهرهای ایران یا میان برج ها، به طور چشمگیری افزایش دهد. به عنوان



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

در دنیایی که خودروها بیش از هر زمان دیگری به «کامپیوترهای متحرک» شباهت پیدا کرده اند، رقابت برای ارائه تجربه ای هوشمند و بی دغدغه در پشت فرمان شدت گرفته است. تازه ترین نمونه این روند، معرفی قابلیت راهنمایی زنده در خطوط جاده (Live Lane Guidance) در گوگل میس است که نخستین بار روی پولستار ۴ مدل ۲۰۲۶ عرضه می شود. این ویژگی با ترکیب داده های دوربین و الگوریتم های هوش مصنوعی، موقعیت خودرو را نسبت به خطوط جاده تشخیص داده و به راننده کمک می کند تا در پیچیده ترین تقاطع ها یا خروجی های بزرگراه، مسیر درست را انتخاب کند. اهمیت این نوآوری تنها در دقت بیشتر ناوبری خلاصه نمی شود؛ بلکه نشان دهنده تغییر رویکردی بزرگ در صنعت خودرو است. تا دیروز، سامانه های GPS صرفا مسیر را روی نقشه نمایش می دادند، اما امروز راننده می تواند به صورت لحظه ای ببیند که خودرو دقیقا در کدام خط حرکت می کند و چه زمانی باید تغییر مسیر دهد. این سطح از شفافیت و پیش بینی، نه تنها استرس رانندگی را کاهش می دهد، بلکه ایمنی را نیز افزایش خواهد داد. به این ترتیب، پولستار و گوگل با همکاری مشترک خود، تصویری روشن از آینده رانندگی ترسیم کرده اند؛ آینده ای که در آن فناوری نه تنها راه را نشان می دهد، بلکه در هر لحظه همراه راننده است تا تجربه ای هوشمند، ایمن و روان رقم بخورد.

■ قابلیت های روی نرم افزار آشنا

گوگل میز به زودی با ویژگی نوآورانه ای به نام «راهنمایی زنده در خطوط جاده» (Live Lane Guidance) همراه می شود؛ قابلیت که برای نخستین بار در خودرو پولستار ۴ مدل ۲۰۲۶ به کار خواهد رفت و قرار است تجربه مسیریابی را به شکلی چشمگیر هوشمندتر و دقیق تر کند. در حالی که

هونگچی «H5» با قیمت قطعی و تحویل فوری به فروش می رسد

■ بازپرداخت ۲۴ ماهه شامل ۸ فقره چک سه ماهه هر کدام به مبلغ حدود ۲۱۰ میلیون تومان. در هر دوروش فروش، خودرو با رنگ های مشکی و سفید عرضه می شود. سود انصراف برای خریداران ۱۷.۵ درصد سالانه و جریمه تاخیر در تحویل ۲.۵ درصد ماهانه به صورت روز شمار تعیین شده است. کلیه هزینه های قانونی از جمله مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث، شماره گذاری و عوارض در قیمت نهایی خودرو لحاظ شده است. تحویل خودروها از عملیات های مجاز شرکت بی ام کارز در سراسر کشور با پلاک به نام مشتری نهایی انجام خواهد شد. شرکت بی ام کارز تاکید کرده است که پرداخت هر گونه وجه تنها از طریق درگاه رسمی عملیات مجاز است و انجام تراکنش خارج از سامانه رسمی موجب لغو قرارداد بدون تعهد از سوی شرکت خواهد شد. ثبت نام در این طرح برای تمامی متقاضیان بالای ۱۸ سال مجاز است و در صورت بروز هر گونه تغییر در قوانین یا نرخ های مالیاتی تا زمان فاکتور، پرداخت مالیات تفاوت هزینه های عهده خریدار خواهد بود. هونگچی H5 به یک موتور ۱.۲ لیتری توربوشارژر دار با شش مستقیم (TGDI) مجهز است که توانایی تولید ۲۲۲ اسب بخار قدرت و ۳۴۰ نیوتون متر گشتاور را داراست که این میزان قدرت و گشتاور از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک ساخت آیسین ژاپن به چرخ های جلو منتقل می شود. طبق مشخصات رسمی هونگچی H5، برای رسیدن به سرعت صد کیلومتر بر ساعت از حالت سکون به ۷.۸ ثانیه زمان احتیاج دارد.

■ شرکت بی ام کارز با صدور بخشنامه ای از آغاز مرحله جدید فروش خودروی هونگچی H5 مدل ۲۰۲۵ در دو قالب فروش نقدی و فروش نقدی – اعتباری با قیمت قطعی و تحویل فوری خبر داد. این طرح تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه دارد و ثبت نام از طریق عملیات های مجاز شرکت بی ام کارز انجام می شود. در بخش فروش نقدی، هونگچی H5 با قیمت قطعی ۴۱ میلیارد و ۹۴۹ میلیون و ۱۹۰ هزار ریال به فروش می رسد. تحویل خودرو برای خریداران نقدی حداکثر ۳۰ روز کاری پس از واریز وجه و تکمیل مدارک انجام خواهد شد. در بخش فروش نقدی – اعتباری، این خودرو با همان قیمت قطعی و با پیش پرداخت ۱۴۰،۵۱۶،۹۹۵ ریال عرضه می شود. متقاضیان می توانند مابقی مبلغ را در قالب اقساط با شرایط زیر پرداخت کنند: ■ بازپرداخت ۱۲ ماهه شامل ۴ فقره چک سه ماهه هر کدام به مبلغ حدود ۴۹۲ میلیون تومان. ■ بازپرداخت ۱۸ ماهه شامل ۶ فقره چک سه ماهه به مبلغ هر قسط حدود ۳۵۰ میلیون تومان. ■ بازپرداخت ۲۴ ماهه شامل ۸ فقره چک سه ماهه به مبلغ هر قسط حدود ۲۷۸ میلیون تومان. همچنین، در طرح دوم فروش اعتباری با مبلغ پیش پرداخت ۲۹،۳۶۴،۴۳۳،۰۰۰ ریال اقساط به ترتیب زیر تنظیم می شوند: ■ بازپرداخت ۱۲ ماهه شامل ۴ فقره چک سه ماهه هر کدام به مبلغ حدود ۳۷۰ میلیون تومان. ■ بازپرداخت ۱۸ ماهه شامل ۶ فقره چک سه ماهه هر کدام به مبلغ حدود ۲۶۵ میلیون تومان.

اشاره‌ای مستقیم به GT-R دارد؛ در حالی که گرافیک‌های جانبی «Twin Turbo» و رینگ‌های ۱۹ اینچی برنزی برند RAYS، به‌وضوح یادآور مدل 300ZX هستند. اسپویلر عقب از جنس فیبر کربن و نشسان و ویژه Heritage Edition نیز ظاهر منحصر به فرد آن را تکمیل می‌کنند. زیر کاپوت این یادگار دهه نودی، همان قلب تپنده قدرتمند مدل استاندارد Z قرار دارد؛ یعنی بیش‌از ۳ لیتری V6 تونین‌توربو که قدرتی معادل ۴۰۰ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۴۷۵ نیوتون‌متر تولید می‌کند. نیشان برای انتقال نیرو و حق انتخاب رایج‌تر پاداران داده‌است و می‌تواند گیربکس‌های ۶ سرعته دستی یا ۹ سرعته اتوماتیک را سفارش دهند.

نسخه ویژه نیشان Z هرنتیج ادیشن با ترکیب رنگ بنفش و رینگ‌های برنزی، ادای احترامی به مدل افسانه‌ای 300ZX دهه ۹۰ است. نیشان با رونمایی از نسخه‌ای ویژه و نوستالژیک با نام نیشان Z هرنتیج، قلب طرفداران قدیمی خود، به‌خصوص عاشقان مدل افسانه‌ای 300ZX را هدف گرفته‌است. این خودرو که قرار است از اواخر ماه جاری میلادی روانه نمایندگی‌ها شود، با رنگ بنفش نیمه‌شب و جزئیات برنزی، یادآور دوران طلایی خودروهای اسپرت ژاپنی در دهه ۱۹۹۰ است. این نسخه ویژه بر اساس تیپ Z پرفورمنس ساخته شده‌است. طراحان نیشان برای خلق این مدل، عناصری را از دو خودرو نمادین 300ZX و GT-R الهام گرفته‌اند. رنگ بنفش بدنه



رنگ کلاسیک برای نیشان «زد» جدید



نوسان قیمت همچنان دامن بازار خودرو را گرفته است!

تعرفه بالای واردات خودروهای هیبریدی، مانع اصلی توسعه ناوگان حمل‌ونقل

منجر می‌شود؛ امری که خود دولت نیز بارها از آن گلایه کرده‌است. به این ترتیب، هر چند توافق اخیر میان مجلس و دولت می‌تواند به‌ظاهر فصل تازه‌ای در مسیر واردات خودرو بگشاید، اما در عمل بعید است تا پایان سال شاهد تغییر معناداری در این بخش باشیم.

کاهش قیمت خودرو در بازار آزاد

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۵۰۸ میلیون تومان، نیشان آپشنال (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش ۹۷۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۳ میلیون تومان، نیشان دوگانه آپشنال (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش ۹۲۰ میلیون تومان، سه‌سند تیپ S (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش ۷۱۸ میلیون تومان و کارون (پادرا دوکابین) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین خودروهای مونتاژی افت بهای ۵ تا ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۵۱۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۱۰ میلیون تومان، بک X3 پرو (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان و فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۳۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان کاهش ۱۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، بنز EQA260 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و ایرس HM5 EREV نیمه‌برقی (۲۰۲۴) با ۵۰۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان رسید.



می‌آیند تا عملاً روند اجرایی شدن مصوبات را با کندی یا توقف مواجه کنند. درواقع، تعلل در تعیین تکلیف تعرفه‌ها و بلا تکلیفی چندماهه واردکنندگان و خریداران بیش از آن که ناشی از اختلاف واقعی میان دولت و مجلس باشد، محصول نوعی بی‌میلی نسبت به آزادسازی کنترل‌شده بازار خودرو است. به‌نظر می‌رسد این تعلل‌ها نیز ادامه همان نگاهی هستند که مونتاژ خودروهای چینی در کشور را به واردات خودرو ارجح می‌دانند.

از سوی دیگر، به‌نظر می‌رسد دولت در شرایط فعلی با تنگنای جدی منابع ارزی مواجه است و هر چند از محل واردات خودرو می‌تواند بخشی از درآمدهای بودجه‌ای خود را تأمین کند، اما تخصیص ارز به این بخش در اولویت قرار ندارد. نگاه غالب در دولت، هدایت ارز محدود کشور به واردات کالاهای اساسی و مواد اولیه تولید است، نه خودروهای سواربری که از منظر تصمیم‌گیران، کالایی غیر ضروری تلقی می‌شود.

این نگاه البته با منطق بازار و نیاز مصرف‌کننده در تضاد است؛ چرا که محدودسازی واردات و توقف ثبت‌سفارش‌ها، در نهایت به کاهش رقابت و افزایش قیمت در بازار داخلی

خودروهای یورو ۶ یا تصویب آیین‌نامه ارتقای کیفی خودرو در راستای نگرانی‌های زیست‌محیطی می‌کوبد که در عمل برنامه مشخصی برای تشویق مصرف‌کننده برای ورود خودروهایی با آلایندگی کم‌تر به سطح خیابان‌ها و بزرگراهایی که با انواع خودروهای بنزینی دودزا اشغال شده‌اند، ندارد.

آن‌طور که از ظواهر امر برمی‌آید بعد از ۸ ماه کشمکش، دولت و مجلس به‌نوعی با هم به‌توافق رسیده‌اند. حال سوال این است که اگر با یک توافق می‌شد جلو این میزان بلا تکلیفی و در دسر را برای خریداران و واردکنندگان خودروها گرفت، چرا زودتر در این باب اقدام نشده‌است؟ پاسخ این پرسش را می‌توان در نوع نگاه سیاست‌گزار به مقوله واردات و جایگاه آن در ساختار کلی اقتصاد کشور جست‌وجو کرد.

طی سال‌های اخیر، واردات خودرو نه به‌عنوان بخشی از راهکار تنظیم بازار و افزایش رقابت، بلکه به‌مثابه امری حاشیه‌ای و بعضاً مزاحم تلقی شده‌است. از همین رو هر بار که مجوزی برای واردات صادر می‌شود، مجموعه‌ای از اما و اگرها، آیین‌نامه‌ها و بخش‌نامه‌های متناقض نیز به‌دنبال آن

توسط سیاست‌گزار موجب می‌شود قیمت نهایی آن‌ها برای مصرف‌کننده بالاتر از خودروهای بنزینی باشد که همین موضوع نیز بر کنار گذاشته شدن آن‌ها از سبد خرید با توجه به کاهش قابل توجه قدرت خرید گروه‌های مختلف مردم مهر تأیید می‌زند.

نتیجه چنین سیاستی کاهش انگیزه واردکنندگان و مصرف‌کنندگان در انتخاب خودروهای پاک است؛ یعنی مکانیسم انگیزشی دولت برای بهبود کیفیت هوا و مدیریت مصرف سوخت تضعیف می‌شود. در شرایطی که شهرهایی مانند تهران با بحران مزمن آلودگی هوا و آلگوی مصرف بالای سوخت‌های فسیلی مواجه هستند، به‌نظر می‌رسد دولت در تعیین تعرفه خودروهای هیبریدی باید از قام کمتری را در فهرست خود جای می‌داد. افزون بر بی‌توجهی سیاست‌گزار به تعرفه خودروهای هیبریدی، زیرساخت‌های لازم برای این خودروها از جمله جایگاه مناسب برای شارژ یا عرضه باتری‌های مناسب در کشور فراهم نیست که این خود به بی‌اقبالی به این خودروها دامن می‌زند. بنابراین در شرایطی دولت بر طبل سیاست‌هایی همسو با کاهش آلایندگی مانند الزام خودروسازان و واردکنندگان به عرضه



احسان ناصر بابلی

e.nasari@autoworld.ir

سرانجام پس از ماه‌ها کشمکش بر سر تعرفه خودروهای وارداتی، مجلس با مدل پیشنهادی دولت یعنی تعرفه پلکانی موافقت و از موضع خود عقب‌نشینی کرد؛ اما با نگاهی به اعداد و ارقام مصوبه هیات‌وزیران درباره حقوق ورودی انواع خودروهای سواری، می‌توان دریافت که فاصله اندک میان تعیین تعرفه ۲۰ درصدی خودروهای بنزینی تا حجم ۱۵۰۰ سی‌سی و تعرفه ۱۵ درصدی برای خودروهای هیبریدی موجب افزایش نگرانی بابت بی‌اقبالی به این خودروها شده‌است.

هر چند سیاست‌گزار در تعیین تعرفه گوشه چشمی به تعادل بخشی به بازار و حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و جلوگیری از افزایش بی‌ضابطه قیمت خودرو داشته و بنابراین آن را به‌صورت پلکانی و متناسب با حجم موتور در نظر گرفته، اما به‌نظر می‌رسد انگیزه ورود خودروهای هیبریدی با توجه به تعرفه‌ای که برای آن‌ها تعیین شده، از نظر دور مانده‌است. تعرفه بالا برای واردات خودروهای هیبریدی را می‌توان یکی از موانع اصلی توسعه ناوگان حمل‌ونقل کم‌مصرف و پاک در ایران در نظر گرفت. از منظر اقتصادی، تعرفه واردات ابزار برای حمایت از تولید داخل و تنظیم تراز بازرگانی است؛ اما زمانی که برای کالاهایی که آثار مطلوبی در جامعه بر جای می‌گذارند (برای نمونه منجر به کاهش آلودگی هوا و صرفه‌جویی انرژی می‌شوند) تعرفه بالا یا سنجین مشابه خودروهای بنزینی در نظر گرفته می‌شود، این امر نفع‌تها به تنظیم و تعادل بخشی به بازار کمک نمی‌کند، بلکه رفاه اجتماعی را نیز تضمین نخواهد کرد. به‌بیانی دیگر، در شرایط فعلی که تعرفه خودروهای هیبریدی هم‌سطح با خودروهای بنزینی با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی‌سی تعیین شده‌است، در واقع مزیت نسبی فناوری پاک از بین می‌رود. نکته بعدی این که از آن‌جا که خودروهای هیبریدی به‌دلیل فناوری پیچیده‌تر و قطعات گران‌تر، قیمت پایه بالاتری دارند، تعیین تعرفه سنگین

ایران خودرو و بانک تجارت برای تأمین مالی و تسهیل در پرداخت‌های قطعه‌سازان تفاهم کردند

ایکو پرس: تفاهم‌نامه سه‌جانبه‌ای با ارائه سه ابزار تأمین مالی، میان گروه صنعتی ایران خودرو، شرکت طراحی مهندسی و تأمین قطعات ایران خودرو (ساپکو) و بانک تجارت با هدف تسهیل تأمین مالی ریالی و ارزی قطعه‌سازان و ارتقای انضباط در پرداخت‌های زنجیره تأمین با استفاده از SCF و SCF+ به امضا رسید.

با اقدامات موثری که در چند ماهه اخیر توسط ایران خودرو صورت گرفته، در حال حاضر پرداخت این شرکت به قطعه‌سازان از منظر قراردادی معوقه‌ای ندارد؛ تفاهم‌نامه با بانک تجارت صرفاً به دلیل شرایط بحرانی تأمین مالی در صنعت خودرو به امضا رسیده تا ایران خودرو از این طریق، تداوم تأمین قطعات برای کل خودروسازان را سامان‌دهی کرده باشد.

در نشستی که با حضور عادل پیرمحمدی، مدیرعامل و جمشید ایمانی، نایب رئیس هیات مدیره ایران خودرو و همچنین هادی اخلاقی فیض‌آثار، مدیرعامل بانک تجارت و حمیدرضا شریفیان، نایب رئیس بانک تجارت برگزار شد، دو تفاهم‌نامه همکاری در حوزه‌های ریالی و ارزی به امضا رسید. بر اساس این تفاهم‌نامه‌ها پرداخت‌های مرتبط با تأمین قطعات شرکت‌های طرف قرارداد ساپکو از طریق سازوکارهای عقود اسلامی و همچنین تأمین مالی زنجیره‌های (SCF و SCF+) انجام خواهد شد تا فرایند پرداخت‌ها ضمن تسهیل و تأمین مالی، منظم و سریع‌تر انجام شود.

عادل پیرمحمدی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، در این نشست با اشاره به بهبود چشمگیر عملکرد شرکت در بخش تعهدات گفت: «سال گذشته در همین زمان بیش از ۳۷ هزار دستگاه تعهد معوق داشتیم، اما امروز این عدد به حدود پنج هزار دستگاه رسیده و مجموع تعهدات ما نیز کاهش یافته‌است.»

وی افزود: «کم‌هزینه‌ترین روش تأمین مالی پیش‌فروش است، اما با توجه به آثار اجتماعی آن، تصمیم گرفته‌ایم مسیر تأمین مالی را به

سمت منابع بانکی و ابزارهایی چون SCF ببریم تا با همکاری بانک تجارت، نظم و پایداری در پرداخت‌های زنجیره تأمین ایجاد شود.»

پیرمحمدی همچنین از برنامه ایران خودرو برای استقرار شعبه‌ای از بانک تجارت در داخل شرکت خبر داد و گفت: «با توجه به این‌که پرداخت حقوق و مزایای کارکنان ایران خودرو از طریق بانک تجارت انجام می‌شود، حضور مستقیم بانک در مجموعه می‌تواند سرعت و کیفیت خدمات را افزایش دهد.»

جمشید ایمانی، قائم‌مقام ارشد ایران خودرو نیز در این نشست با تأکید بر رویکرد شرکت در تأمین مالی از مسیرهای غیر از پیش‌فروش گفت: «تأمیل و تصمیم هیات‌مدیره بر این است که تأمین مالی ایران خودرو از محل سایر منابع انجام شود. با روند فعلی تولید، اگر می‌خواستیم از مسیر پیش‌فروش اقدام کنیم، باید حدود ۲۵۰ هزار تعهد جدید ایجاد می‌کردیم، اما با بهره‌گیری از ابزارهای بانکی

و همکاری نزدیک با بانک تجارت، توانسته‌ایم در آخرین برنامه فروش این عدد را به حدود ۱۶۰ هزار دستگاه کاهش دهیم تا در ایفای تعهدات به‌موقع به خریداران هم به‌درستی عمل کنیم.»

هادی اخلاقی فیض‌آثار، مدیرعامل بانک تجارت نیز با ابراز رضایت از همکاری بلندمدت با ایران خودرو گفت: «ایران خودرو از معدود شرکت‌هایی است که در عین بزرگی، چابکی خود را حفظ کرده و همواره خوش‌حساب و منظم عمل کرده‌است. این تفاهم‌نامه از بزرگ‌ترین همکاری‌های بانک تجارت در حوزه صنعت محسوب می‌شود و ما به دنبال توسعه ابزارهای نوین مالی چون SCF و SCF+ در همکاری با ایران خودرو هستیم.»

در ادامه، حسن صدری، معاون تأمین مالی ایران خودرو و عضو هیات مدیره ساپکو نیز اعلام کرد: «۲۳ درصد گردش مالی ایران خودرو در بانک تجارت انجام می‌شود و این بانک در میان ۱۶ بانک طرف همکاری ایران خودرو در جایگاه نخست قرار دارد.» این تفاهم‌نامه با هدف تعمیق همکاری‌های بانکی، ارتقای شفافیت مالی و ایجاد جریان نقدی پایدار برای زنجیره تأمین گروه صنعتی ایران خودرو به امضا رسید که به‌عنوان یکی از گسترده‌ترین همکاری‌های بانکی صنعت خودرو کشور شناخته می‌شود.





یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربو-پاشش سوخت مستقیم قلب تپنده این کوچولوی جسور کرمی را تشکیل می‌دهد. این موتور همان پیشرانه معروف تا ۱۲ است که می‌تواند حداکثر ۱۲۷۵ اسببخار قدرت را در ۶۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۳ نیوتون متر گشتاور را در ۴۷۰۰ آرپیام به کمک گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل کند. بر این اساس شتاب اولیه ۵.۶ ثانیه‌ای آن سیب شده است و لستر N یک گزینۀ جذاب و اسپرت برای جوانان باشد. هیوندای ولستر N مدل ۲۰۲۲ میلادی با کارکرد ۴۷ هزار کیلومتر ارزشی برابر با ۲۹ هزار و ۹۹۹ دلار دارد.

تاکنون دو نسل از ولستر به‌عنوان نخستین هاجیک سه در تولیدی کمپانی هیوندای، روی خط تولید این خودروساز کرمی قرار گرفته است. نسل دوم این خودرو در سال ۲۰۱۸ به تولید رسید و تا اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی روی خط تولید هیوندای حضور داشت. ولستر در نسخه‌های پرفورمنسی اسپرت خود که با پسوند N معرفی می‌شود، از نظر طراحی دارای همان خطوط تیز روی بدنه است که کاراکتر فوق جذاب و هیجان‌انگیزی به این هاجیک می‌دهد. در عین حال این خودرو از مشخصات فنی خاصی برخوردار است که آن را به یک رقیب سرسخت برای هاجیک‌های دیگر بدل می‌سازد. درواقع



هاجیک اسپرت «هیوندای» با قیمت مناسب

ویژگی‌های خاص گزینه اسپرت «هوندا» چیست؟

«CBR300R»؛ تلفیق اوج مهندسی در هیجان

قلب تپنده با سطح تکنولوژی بالا

قیمت بالای سوخت‌های فسیلی از جمله بنزین سبب شده است بسیاری از خودروسازان و موتورسیکلت‌سازان در صدد کاهش و یا بهینه‌سازی مصرف سوخت در محصولات خود برآیند. هوندا بار و یکبار جدید خود آرامش خاطر زیادی را همراه با یک روش جدید و هیجان‌انگیز در CBR300R ارائه می‌دهد. به عبارت دیگر با یک موتورسیکلت اسپرت با پیشرانۀ قدرتمند، سیستمی طراحی کرده که سبب مصرف سوخت پایین‌تر اما شتاب بالا شده است. قلب تپنده CBR300R را یک موتور تک‌سیلندر چهارزمانه بنزینی به حجم ۲۸۶ سی‌سی تشکیل می‌دهد. این موتور دارای چهار سوپاپ و دو میل سوپاپ‌رو (DOHC) است که دو سوپاپ آن برای ورودی هوا و دو سوپاپ آن برای خروجی دود تعبیه شده است. سائز کورس پیستون ۶۳ میلی‌متر و قطر پیستون ۷۶ میلی‌متر است که در کلاس خود نسبتاً بزرگ است. این ابعاد سبب شده است در کنار نسبت تراکم ۱۰.۷، به یک و سیستم مشابه زمان‌بندی متغیر سوپاپ برای کنترل و عملکرد مکانیزم سوپاپ‌ها حداکثر قدرت به ۵.۵، ۳۰ اسببخار در ۸۵۰۰ آرپیام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به ۲۷ نیوتون‌متر در ۷۲۵۰ آرپیام برسد. بد نیست بدانید که این پیشرانۀ تنها در هر صد کیلومتر ۳.۲ لیتر بنزین می‌سوزاند و حداکثر ظرفیت باک این اسپرت‌بایک ژاپنی به ۱۲.۸ لیتر می‌رسد. از سوی دیگر گیربکس ۶ سرعته با ضرایب کوتاه و فواصل کمتر قدرت و گشتاور را به کمک زنجیر اورینگ تایپ به چرخ عقب انتقال می‌دهد. سیستم هیدرومکانیکی منحصر به‌فرد هوندا سبب شده است سرعت تعویض دنده‌ها بالا برود و به کسری از ثانیه برسد.

سیستم ترمز ضد قفل ABS

یکی از قابلیت‌هایی که سبب برتری CBR300R شده، سیستم ترمز ABS در دیسک‌های جلو و عقب است. زیراسپاری از اسپرت‌بایک‌ها مانند کی‌تی‌ام RC390 تنها در محور جلو دارای سیستم ترمز ضد قفل ABS هستند. این در حالی است که CBR300R دارای سیستم ترمز ضد قفل ABS در محورهای جلو و عقب است که پرفورمنس این اسپرت‌بایک را بهبود می‌بخشد. بنابراین هوندا CBR300R به یکی از سیستم‌های ایمنی به‌روز صنعت موتورسیکلت مجهز شده است تا ایمنی راکب و سرنشین را افزایش دهد.

ترمز دیسکی برای ایمنی بالاتر

مهندسان کمپانی هوندا برای ارتقای ایمنی و بهبود پرفورمنس CBR300R سیستم ترمز دیسکی سوراخ‌شونده در جلو و عقب این اسپرت‌بایک تدارک دیده‌اند. دیسک ترمز در محور جلو سائز ۲۹۶ میلی‌متر با کالیپر دو پیستونۀ شناور دارد که در محور عقب سائز دیسک خنک‌شونده به ۲۲۰ میلی‌متر رسیده و دارای مکانیزم کالیپر تک پیستونۀ شناور است. این نوع سیستم ترمز سبب می‌شود عملکرد این اسپرت‌بایک در زمان حرکت در سرعت‌های بالا، ایمن و پایدار باشد.

پرفورمنس عالی با آبرودینامیک بهتر

ارتفاع صندلی در هوندا CBR300R به ۷۸۰ میلی‌متر می‌رسد و این به معنای ارتقای آبرودینامیک است. زیرا راکب در سرعت‌های بالاتر از ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، اگر بدن خود را به سمت پوزه متمایل نکند، با اختلال آبرودینامیکی مواجه می‌شود. بنابراین ارتفاع پایین صندلی در کنار نوع طراحی بدنه این اسپرت‌بایک سبب شده است پرفورمنس CBR300R بهبود یابد. اما نکته بسیار مهم دیگر درباره این اسپرت‌بایک خاص ژاپنی محافظه‌ای است که در زیر صندلی آن تعبیه شده تا ضمن فضای کوچک و کامپکت، برای اقلامی مانند مدارک رانندگی، یک بسته ابزار کوچک، یک جفت دستکش مخصوص رانندگی، پاور بانک و عینک آفتابی به راحتی فضای لازم را داشته باشد. این قابلیت سبب شده است CBR300R به یکی از خاص‌ترین و بهترین گزینۀ‌های خرید در کلاس اسپرت‌بایک بدل شود.

ارزش در دانه هوندا



آن‌چه CBR300R را از سایر مدل‌ها متمایز می‌کند، قیمت‌گذاری عالی کمپانی هونداست. این اسپرت‌بایک در دو رنگ Grand Pix Red (قرمز منحصر به‌فرد هوندا) و Matte Gray (Metallic (مشکی خاص متالیک هوندا) عرضه می‌شود. نسخه استاندارد CBR300R که فاقد سیستم ترمز ABS است، قیمتی برابر با ۴ هزار و ۸۹۹ دلار و نسخه دارای ABS قیمتی برابر با ۵ هزار و ۹۹۹ دلار دارد.

کلاستر کلاسیک و هیجان‌انگیز

همه موتورسیکلت‌ها و خودروها این روزها با صفحه‌نمایش‌های LCD مواجه هستند که همچون گذشته هیجان‌انگیز به‌نظر نمی‌رسند. اما CBR300R به سنت دیرینه خود پایبند بوده و تنها مجهز به یک صفحه کیلومتر آنالوگ است که حداکثر تا ۱۲۵۰۰ آرپیام (دور در دقیقه) را نشان می‌دهد. در زیر این صفحه آنالوگ عقربه‌ای یک نمایشگر ۴.۳ اینچی افقی تعبیه شده که تمام اطلاعات از جمله سرعت دقیق موتورسیکلت، میزان سوخت موجود در باک، دمای موتور، ساعت و وضعیت دقیق دنده و زمان دقیق تعویض دنده را نشان می‌دهد. این صفحه به‌طرز فوق‌العاده‌ای طراحی شده که اگر راکب آماتور در پشت فرمان CBR300R قرار گیرد، به‌خوبی می‌داند در چه زمانی تعویض دنده انجام شود و تا چه میزان می‌تواند بنزین بزند. ترکیب صفحه آنالوگ و صفحه‌نمایش دیجیتالی هیجان را در زمان رانندگی به اوج خود می‌رساند.

کیفیت سواری و عملکرد بینظیر هندلینگ

اغلب اسپرت‌بایک‌ها همانند خودروهای سوپر اسپرت به دلیل توانایی حرکت در سرعت‌های بالا و قدرت پیشرانۀ، سواری خشک و نه چندان دلچسپی دارند. اما برخلاف طراحی‌های استاندارد اسپرت‌بایک‌ها، مهندسان کمپانی هوندا برای CBR300R سیستم تعلیق کارآمد و باکیفیتی را تدارک دیده‌اند.

زیرادر محور جلو شاهد طراحی دو دامپر هیدرولیکی به قطر ۳۷ میلی‌متر هستیم که قابلیت انعطاف ۱۱۸ میلی‌متر (در زمان ارتعاش تراکم و غیر تراکم‌پذیری) داشته و در محور عقب نیز از سیستم منحصر به‌فرد هوندا با نام پرو لینک استفاده شده است. پرو لینک در حقیقت سیستم سینگل شوک است که دارای یک دامپر هیدروپنوماتیکی به همراه فنر لول است که حداکثر ۱۰۳ میلی‌متر در پنج حالت قابلیت تنظیم دارد. همچنین برای این که کیفیت سواری برای راکب و سرنشین دوم افزایش یابد، در محور جلو تایر به سائز ۱۱۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی و در محور عقب تایر به سائز ۱۴۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی در نظر گرفته شده است. هر چند که جنس رینگ‌ها از آلومینیوم بوده و استفاده از اهرم‌های وی شکل برای جذب نیروهای عرضی سبب ارتقای کیفیت سواری این اسپرت‌بایک شده است، اما نوع قرارگیری راکب و زاویه قرارگیری آن نسبت به فرمان که در حالت ۲۵.۳ درجه‌ای قرار گرفته، به معنای راحتی و ارگونومی سطح بالاست. این زاویه در کلاس اسپرت‌بایک به عنوان بهترین نوع طراحی شناخته می‌شود.

سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری PGM-FI

همواره هوندا به طراحی مناسب و عالی موتورهای بنزینی معروف بوده است. در CBR300R از سیستم فوق پیشرفته سوخت‌رسانی استفاده شده و در سوپر بایک‌ها این فناوری فراوان به چشم می‌خورد. در حقیقت پیشرانۀ تک‌سیلندر CBR300R دارای دواژکتور هوشمند است که یکی در مانیفولد ورودی هوا و دیگری در پشت درپچه گاز طراحی شده است. این نوع سیستم به افزایش دبی سوخت و بهینه‌سازی آن در زمان افزایش دما بسیار کمک می‌کند. در حقیقت سیستم PGM-FI نوع پیشرفته سیستم سوخت‌رسانی EFI است که با اندکی تغییرات در زمان پاشش سوخت و نوع زاویه پاشش سوخت، تکنولوژی کاملاً جدیدی را به وجود آورده است. همین مقوله سبب برتری CBR300R در مقایسه با اسپرت‌بایک‌های کی‌تی‌ام شده است.

طراحی بدنه اسپرت و هیجان‌انگیز

سال ۲۰۰۸ میلادی بود که کمپانی هوندا از موتورسیکلت کانسپت V4 رونمایی کرد و این موتورسیکلت طراحی اسپرت و خاص خود تا حد زیادی مورد استقبال قرار گرفت. در عین حال اواخر سال ۲۰۱۱ میلادی بود که نسخه CBR250R بر اساس آن شکل گرفت و سال ۲۰۱۳ نیز CBR300R با طراحی خاص، اسپرت و جذاب خود برای رقابت با کوازاکی ۲۵۰ (که دیگر تولید نمی‌شود و جایگزین آن نینجا ۲۵۰ است)، سوزوکی GSX250R و کی‌تی‌ام RC390 به تولید رسید. با توجه به استایل کلاسیک اما مدرن آن، شاهد یک طراحی جوان‌پسند و جذاب هستیم. این نوع طراحی به حدی موفق بوده که تا به امروز حدود یک دهه از زمان طراحی و تولید این اسپرت‌بایک می‌گذرد؛ اما به‌روزرسانی در این مدل تنها در گرافیک چراغ‌های جلو و عقب اعمال شده است. پروفیل CBR300R مشابه بزرگ خاندان CBR یعنی CBR1000RR فایر بولد است؛ چرا که اتحنای دماغه، فلاپ یکپارچه با ورودی هوای عمودی اورب به‌فرد ۷، حجم خاص باک، ارتفاع پایین صندلی راکب، فلاپ تیز عقب و آگزوز زاویه‌دار این حس را به‌خوبی به‌هر بیننده‌ای القای کند. در نمای جلو به‌صورت دقیق از جایی که اتحنای دماغه شروع می‌شود، دو چراغ مثلث مشابه دوزنقه قرار گرفته که با شیشه کوتاه و ورودی هوای جلو حس یک سوپر بایک را تداعی می‌کند تا فرم کلی نمای جلو CBR300R مشابه نینجا‌های مخفی با ماسک‌های مخصوص باشد که تنها دو چشم‌شان پیداست. در نمای عقب چراغ‌ها در امتداد فلاپ‌های تیز قرار گرفته تا با اسپویلرهای دوتکه تا حد زیادی هیجان‌انگیز باشد. هر چند که طراحی چراغ مربع شکل عقب با LED که درون آن طراحی شده، زیبایی خاصی را به‌وجود می‌آورد.

ارگونومی و راحتی بالا



تمام موتورسیکلت‌های اسپرت از ارتفاع پایین صندلی برخوردارند. این طراحی پرفورمنس موتورسیکلت را بهبود و این قابلیت را می‌دهد تا آبرودینامیک در سرعت‌های بالا و شرایط بحرانی، پایداری بالاتری برای موتورسیکلت به‌ارمغان آورد. ارتفاع صندلی در CBR300R به دلیل طراحی بدنه اسپرت و باک حجیم، طراح ارتفاع را در ۷۸۰ میلی‌متر قرار داده است. این عدد به این معناست که راکب در سرعت‌های بالاتر از ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت با زاویه دادن به بدن خود می‌تواند به‌خوبی جریان هوای عبوری را به بهترین شکل ممکن حفظ کند. همچنین سطح بالاتر زین (نشیمنگاه) سرنشین دوم نیز طوری طراحی شده که در زمان حرکت در سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت هیچ‌گونه اختلال آبرودینامیکی به‌وجود نمی‌آورد. این نوع طراحی در کلاس اسپرت‌بایک‌ها عالی است.



نيسان «قشقای» جدید چه در چنته دارد؟



«قشقای» نامی آشنا در بازار اسبوی کر اساورهای کامیخت به‌شمار می‌رود که نیشن را به‌خوبی مطرح و معرفی کرده است. این خودرو در نسل جدید از تکنولوژیهای جدیدی بر خوردار است که رقبای خود را به کارزار جدی دعوت میکند. نیشن قشقای جدید با دو موتور چهار سیلندر ۱.۲ لیتری توربوشارژر با ساختار هیبرید متوسط و یک پیشران ۱.۵ لیتری توربوشارژر نیز وجود دارد. پیشران توربوشارژر هیبرید متوسط ۱۵۶ اسببخار قدرت تولید می‌کند. کمپانی نیشن در این مدل همچون گذشته از گیربکس CVT ۶ سرعته برآی

صنعت حمل‌ونقل سنگین مسیر تازه‌ای را دنبال می‌کند؛

انقلاب در کامیون‌های برقی و هیدروژنی توسط «تووا»



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

«در دهه‌ای که صنعت حمل‌ونقل جهانی با فشارهای فزاینده برای کاهش آلاینده‌ها و حرکت به سوی فناوری‌های پاک روبه‌رو است، استارت‌آپی در بریتانیا با نام تووا (Tevva) تصمیم گرفت به یکی از سخت‌ترین چالش‌های این حوزه پاسخ دهد: چگونه می‌توان کامیونی ساخت که هم کارایی عملیاتی یک وسیله دیزلی را داشته باشد و هم آلودگی صفر تولید کند؟ این

خودروسازی قرار گرفته بود. هدف این شرکت، توسعه کامیون‌هایی بود که بتوانند در مسیرهای درون‌شهری و برون‌شهری کوتاه، با اتکا به نیروی برق یا ترکیبی از برق و هیدروژن فعالیت کنند. تووای خواست‌نشان دهد که گذار به حمل‌ونقل پاک تنها یک آرمان زیست‌محیطی نیست، بلکه می‌تواند از نظر اقتصادی و عملکردی نیز منطقی باشد.

در بعد فناوریانه، طراحی مازولار شاسی تووالگویی شد برای سایر استارت‌آپ‌ها که می‌خواستند محصولات خود را در کلاس‌های وزنی مختلف توسعه دهند. همچنین استفاده از سیستم مدیریت انرژی ترکیبی، که میان باتری و سلول سوختی تعادل برقرار می‌کند، به عنوان یک دستاورد فنی مورد توجه محققان دانشگاهی قرار گرفت.

آینده‌ای نامعلوم اما الهام‌بخش

در حال حاضر، سرنوشت تووا در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. دارایی‌های شرکت در نیمه دوم سال ۲۰۲۴ برای مزایده آماده شدند و گفت‌وگوهای برای خرید احتمالی آن سوی چند گروه صنعتی در جریان است. هنوز مشخص نیست آیا برند تووا به شکل مستقل ادامه خواهد یافت یا در قالب یک ادغام جدید دوباره متولد می‌شود.

با این حال، میراث این شرکت فراتر از ترازنامه مالی‌اش است. تووا نشان داد که حتی یک استارت‌آپ مستقل می‌تواند در صنعتی به بزرگی کامیون‌سازی، موجی از نوآوری ایجاد کند. کامیون‌های ۷.۵ تنی این شرکت ثابت کردند که الکتریکی‌سازی ناوگان‌های حمل‌ونقل متوسط نه تنها ممکن، بلکه از نظر اقتصادی نیز قابل توجیه است.

تجربه تووا همچنین هشداری برای سرمایه‌گذاران و سیاست‌گذاران بود تا بدانند گذار به حمل‌ونقل پاک تنها با فناوری ممکن نیست؛ بلکه به حمایت‌های مالی، زیرساختی و نهادی نیاز دارد. اگر دولت‌ها و بازارها نتوانند این حمایت را فراهم کنند، حتی نوآورترین شرکت‌ها نیز در میانه راه از حرکت باز می‌مانند.

نگاهی به چشم‌انداز جهانی حمل‌ونقل پاک

در دهه آینده، بازار جهانی کامیون‌های برقی و هیدروژنی رشدی چشمگیر خواهد داشت. تحلیلگران پیش‌بینی می‌کنند تا سال ۲۰۳۰، ارزش این بازار از مرز ۶۰ میلیارد دلار عبور کند. شرکت‌هایی مانند دایملر، ولوو، هاینر و نوردر حال سرمایه‌گذاری‌های عظیم برای توسعه نسل جدید کامیون‌های بدون آلایندگی هستند. با این حال، ایده‌ها و نوآوری‌هایی که از سوی شرکت‌های کوچک‌تر مانند تووا مطرح شد، مسیر را برای آن‌ها هموار کرد.

فناوری ترکیبی باتری و هیدروژن که زمانی توسط تووا مطرح شد، اکنون به عنوان یکی از راهکارهای جدی برای رفع محدودیت بر در خودروهای تجاری مورد توجه قرار گرفته است. این فناوری می‌تواند تا چند سال آینده به یکی از ارکان اصلی کامیون‌های بین‌شهری تبدیل شود و نقش مهمی در کاهش آلاینده‌های صنعت حمل‌ونقل داشته باشد.

پایان راه یا آغاز فصلی تازه؟

تووا شاید امروز در وضعیت بحرانی قرار گرفته باشد، اما تاثیری که بر صنعت خودروهای تجاری گذاشته، ماندگار خواهد بود. این شرکت یادآور شد که آینده حمل‌ونقل سنگین لزوماً در اختیار غول‌های سنتی نیست و نوآوری می‌تواند از دل استارت‌آپی کوچک در حومه لندن نیز زاده شود. کامیون‌های برقی و هیدروژنی تووا، چه تولیدشان ادامه یابد و چه نه، به عنوان نمادی از تلاش انسان برای سازگاری فناوری با زمین در تاریخ صنعت حمل‌ونقل باقی خواهند ماند.

در جهانی که بحران اقلیمی دیگر موضوعی نظری نیست، تلاش‌هایی از جنس تووا بیش از هر زمان دیگری اهمیت دارند. شاید این شرکت در مسیر مالی خود به بن‌بست رسیده باشد، اما مسیر فکری‌ای که آغاز کرد، همچنان ادامه دارد؛ مسیری به سوی کامیون‌هایی که هوای پاک، سکوت و کارایی را همزمان به جاده‌ها می‌آورند.

سوخت و سرویس را به‌طور چشمگیری کاهش می‌دهند.

موفقیت در دریافت تأییدیه اروپایی همچنین به تووا امکان داد وارد بازار کشورهای قاره سبز شود و مسیر گسترش فعالیت خود را به خارج از بریتانیا آغاز کند. هدف بعدی شرکت، صادرات به کشورهای اروپای شمالی بود؛ جایی که تقاضای وسایل نقلیه تجاری پاک به سرعت در حال افزایش است.

جذب سرمایه و همکاری‌های بین‌المللی

تووا برای تحقق اهداف جاه‌طلبانه خود نیاز به سرمایه‌گذاری گسترده داشت. این شرکت طی چند دور جذب سرمایه موفق شد بیش از ۹۰ میلیون دلار سرمایه جلب کند و در سال ۲۰۲۱ نیز دور جدیدی از تأمین مالی به ارزش ۵۷ میلیون دلار را نهایی کرد. بخش عمده این سرمایه‌گذاری‌ها از سوی نهادهای بریتانیایی و صندوق‌های تخصصی حوزه حمل‌ونقل پایدار انجام شد.

در سال ۲۰۲۳، تووا از طرح ادغام احتمالی با شرکت کانادایی ElectraMeccanica خبر داد؛ توافقی که هدف آن تشکیل یکی از بزرگ‌ترین سازندگان وسایل نقلیه تجاری بدون آلایندگی در دو سوی اقیانوس اطلس بود. با این حال، این همکاری هرگز به‌طور کامل به ثمر نرسید و مشکلات مالی دو شرکت مانع از نهایی شدن آن شد. با وجود این، طرح ادغام نشان‌دهنده چشم‌انداز جهانی تووا و تلاش برای گسترش حضور در بازار آمریکای شمالی بود.

چالش‌ها و واقعیت‌های بازار

با وجود موفقیت‌های اولیه، مسیر رشد تووا چندان هموار نبود. بازار کامیون‌های برقی هنوز در مرحله شکل‌گیری است و بسیاری از شرکت‌ها با دشواری‌هایی چون هزینه بالای تولید، کمبود زیرساخت شارژ و محدودیت ظرفیت باتری مواجه‌اند. تووا نیز از این قاعده مستثنی نبود.

در سال ۲۰۲۴، گزارش‌هایی منتشر شد که نشان می‌داد شرکت با کمبود نقدینگی روبه‌رو شده و برای جذب سرمایه جدید تلاش می‌کند. در ماه مه همان سال، تووا رسماً اعلام کرد که در حال ورود به فرایند موسوم به «administration» یا اداره قانونی امور مالی است؛ سازوکاری در حقوق بریتانیا که به شرکت‌های در آستانه ورشکستگی فرصت بازسازی می‌دهد. چند هفته بعد، مدیران موقت برای اداره دارایی‌ها و مذاکره با سرمایه‌گذاران جدید تعیین شدند.

اگرچه این رویداد ضربه‌ای جدی به اعتبار شرکت وارد کرد، اما بسیاری از کارشناسان آن را نشانه‌ای از دشواری طبیعی مسیر گذار به حمل‌ونقل پاک دانستند. تولید کامیون برقی، به‌ویژه در مقیاس متوسط، نیازمند سرمایه‌گذاری‌های عظیم، زنجیره تأمین پایدار و بازاری است که هنوز به بلوغ نرسیده. تووا، قربانی جاه‌طلبی‌های خود نشد؛ بلکه قربانی سرعت تحولات بازار شد.

اهمیت پروژه تووا برای صنعت خودرو

صرف‌نظر از چالش‌های مالی، نمی‌توان تأثیر تووا بر روند نوآوری در صنعت کامیون را نادیده گرفت. این شرکت یکی از نخستین تولیدکنندگانی بود که ایده «کامیون با پیشران دوگانه برق و هیدروژن» را به مرحله عملی رساند. این فناوری اکنون به یکی از مسیرهای مهم توسعه در میان شرکت‌های بزرگ‌تر مانند دایملر، تراکس، ولوو و هاینر تبدیل شده است.

تووا همچنین نقشی کلیدی در شکل‌دهی گفت‌وگوی عمومی درباره آینده حمل‌ونقل پاک در بریتانیا داشت. این شرکت با حضور فعال در نمایشگاه‌های بین‌المللی از جمله IAA در آلمان و Commercial Vehicle Show در بیرمنگام، موفق شد نگاه رسانه‌ها و دولت را به بخش کامیون‌های برقی جلب کند. سیاست‌گذاران بریتانیایی نیز بارها این شرکت به عنوان نمونه‌ای از نوآوری داخلی در حوزه صنعتی یاد کرده‌اند.

از ایده تا جاده؛ تولد نخستین کامیون برقی تووا

پس از سال‌ها تحقیق و آزمایش، تووا در میانه دهه ۲۰۲۰ میلادی از نخستین کامیون تمام‌برقی خود با ظرفیت ۷.۵ تن رونمایی کرد. این کامیون در کارخانه مدرن شرکت در تیلبری (Tilbury) واقع در شهرستان اسکس انگلستان تولید شد؛ جایی که تووا با ترکیب فناوری‌های بومی و تأمین‌کنندگان اروپایی، یکی از پیشرفته‌ترین خطوط مونتاژ کامیون‌های برقی را در بریتانیا ایجاد کرده بود.

مدل ۷.۵ تنی تووا به باتری لیتیوم-یون با ظرفیت ۱۰۵ کیلووات-ساعت مجهز شد و می‌توانست با یکبار شارژ مسافتی حدود ۲۲۰ کیلومتر را طی کند. این برد، هرچند در نگاه نخست کمتر از کامیون‌های دیزلی به نظر می‌رسید، اما برای مسیرهای ثابت درون‌شهری، توزیع کالاها، سبک و عملیات لجستیکی در محدوده‌های کم‌مسافت کاملاً کافی بود. مزیت اصلی این کامیون، سکوت عملکرد، هزینه پایین نگهداری و حذف کامل آلاینده‌های خروجی بود؛ ویژگی‌هایی که برای شرکت‌های حمل‌ونقل شهری و ناوگان‌های لجستیکی اهمیت زیادی دارند.

در ادامه توسعه محصول، تووا نسخه‌ای جدید از همین کامیون را معرفی کرد که از سیستم پیشران ترکیبی برق و هیدروژن بهره می‌برد. در این مدل، سلول سوختی هیدروژن نقش «افزایش‌دهنده برد» را ایفا می‌کرد و اجازه می‌داد کامیون مسافتی تا حدود ۵۷۰ کیلومتر را بدون توقف طی کند. این ایده، گامی هوشمندانه برای غلبه بر بزرگ‌ترین محدودیت خودروهای برقی، یعنی برد حرکتی بود.

فناوری در خدمت پایداری

در قلب هر کامیون تووا، فناوری‌های متعددی قرار دارد که با هدف افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های عملیاتی طراحی شده‌اند. سیستم مدیریت انرژی هوشمند این خودرو قادر است در لحظه میان توان باتری و توان تولیدی سلول سوختی تعادل ایجاد کند تا کمترین میزان اتلاف انرژی رخ دهد. موتور الکتریکی توسعه‌یافته توسط تووا، گشتاور بالا و پاسخ سریع را در اختیار راننده می‌گذارد، به‌گونه‌ای که حتی در مسیرهای شیب‌دار یا ترفیک سنگین نیز عملکردی نرم و بی‌صدرا ارائه می‌دهد. تووا برای طراحی شاسی و بدنه، از رویکرد مازولار استفاده کرده است تا امکان توسعه نسخه‌های مختلف در کلاس‌های وزنی بالاتر نیز فراهم شود. همین ویژگی باعث شد این شرکت در برنامه توسعه خود، نسخه‌های ۱۲ و ۱۹ تنی را نیز در دستور کار قرار دهد؛ محصولاتی که می‌توانستند در بخش حمل‌ونقل بین‌شهری و منطقهای نقش آفرینی کنند.

افزون بر این، تمرکز ویژه شرکت بر پایداری تولید موجب شد از مواد بازیافتی و فرآیندهای کم‌کربن در ساخت کامیون‌ها استفاده شود. این رویکرد نه تنها در بخش تولید، بلکه در چرخه عمر کامل خودرو و نیز رعایت شده است تا تووا بتواند یکی از نخستین تولیدکنندگان کامیون بار دپای کربن بسیار پایین باشد.

تأییدیه اروپایی و آغاز تولید انبوه

یکی از نقاط عطف در مسیر تووا، دریافت مجوز «Whole Vehicle Type Approval» از نهادهای نظارتی بریتانیا و اتحادیه اروپا بود. این مجوز به معنای تأیید کامل طراحی، ایمنی و عملکرد خودرو است و بدون آن، هیچ محصولی اجازه ورود به بازارهای اروپایی را ندارد. دریافت این تأییدیه در سال ۲۰۲۳، تووا را در موقعیتی کم‌نظیر قرار داد تا تولید انبوه و عرضه رسمی کامیون‌های برقی خود را آغاز کند.

پس از آن، چند شرکت بزرگ از جمله Royal Mail و Travis Perkins به عنوان مشتریان اولیه انتخاب شدند و تعدادی از کامیون‌های تووا برای آزمایش میدانی به ناوگان آن‌ها پیوست. گزارش‌های اولیه نشان دادند که کامیون‌های برقی تووا در کاربری‌های شهری عملکرد مطلوبی دارند و هزینه‌های

شرایط فروش نقدی محصولات «سیباموتور» اعلام شد

«شرکت سیباموتور از آغاز طرح فروش نقدی کشنده جفت‌محور فاو ۴۶۰ و کامیون کمپرسی فاو ۴۶۰ خبر می‌دهد.

این طرح فروش از طریق درگاه عملیات‌های مجاز سیباموتور از ساعت ۱۱ روز یکشنبه ۱۸ آبان‌ماه آغاز و تا ساعت ۱۶ روز چهارشنبه ۲۸ آبان‌ماه ۱۴۰۴ یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه دارد. در این طرح، کشنده جفت‌محور فاو J6P-460 با قیمت ۷۴ میلیارد ریال و کامیون کمپرسی فاو J6P-460 با قیمت ۷۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون ریال با مدل ۱۴۰۴ و رنگ سفید عرضه و هفته پایانی آذرماه سال جاری تحویل مشتریان می‌شود.

بر اساس جزئیات این بخشنامه:

متقاضیان موظف هستند پس از ثبت‌نام و پرداخت وجه خودرو، مدارک خود را ظرف حداکثر ۷ روز کاری از طریق سامانه فروش با عاملیت منتخب بارگذاری کنند. در صورت تأخیر مشتری در ارسال مدارک، موعد تحویل خودرو و بهمان میزان تمدید خواهد شد و جریمه‌ای از سوی شرکت پرداخت نمی‌شود.

ثبت‌نام تنها برای اشخاص بالای ۱۸ سال و تنها برای یک دستگاه خودرو با هرکدامی مجاز است.

امکان تغییر رنگ، تغییر عاملیت، تغییر نوع خودرو و شرایط خرید پس از ثبت‌نام وجود ندارد

وگذاری امتیاز خرید به غیر به هر شکل ممنوع بوده و در صورت مشاهده، شرکت مجاز به فسخ یک طرفه قرار داد و استرداد وجه به حساب مبدأ خواهد بود.

پرداخت وجه خودرو باید به صورت آنلاین و صرفاً از طریق درگاه رسمی شرکت و از حساب بانکی به نام خریدار انجام شود.

هرگونه پرداخت خارج از سامانه رسمی، فاقد اعتبار بوده و موجب لغو قرار داد بدون تعهد از سوی شرکت سیباموتور خواهد شد.

سود انصراف خریدار پیش از تخصیص خودرو، ۱۷.۵ درصد سالانه بر اساس آیین‌نامه اجرایی حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو و محاسبه و ظرف ۲۰ روز کاری پرداخت خواهد شد.

هزینه‌های قانونی از جمله مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث، عوارض و شماره‌گذاری در قیمت نهایی لحاظ شده است.

در صورت تغییر در قوانین مالیاتی یا عوارض تا زمان صدور حواله، مابه‌التفاوت بر عهده خریدار خواهد بود. محل تحویل خودرو و ها عملیات‌های مجاز سیباموتور در سراسر کشور است و خودرو بدون پلاک به هیچ عنوان تحویل داده نمی‌شود.

مشخصات فنی فاو ۴۶۰

از نظر فنی، کشنده جفت‌محور فاو ۴۶۰ مجهز به موتور ۱۱۰۵۰ سی‌سی ۶ سیلندر خطی با





اساس، این شرکت آئودی Q4etron را در تیپ فول (Nightedition) با بیش‌پرداخت ۳.۵ میلیارد تومان و بهای قطعی ۶.۵ میلیارد تومان و تحویل ۶۰ روزه به‌فروش می‌رساند.

◀ نادین خودرو، عرضه‌کننده اختصاصی محصولات آئودی در کشور، اخیراً جذاب‌ترین شرایط فروش را در میان رقبا برای علاقه‌مندان به محصولات برقی این خودروساز معروف آلمانی ارائه کرده‌است. بر این



جذاب‌ترین شرایط فروش خودروهای برقی آلمانی

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

نبض بازار وارداتی‌ها در دستان برقی‌ها

برقی در بازار رو به افزایش است و به‌این ترتیب کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند در آینده نزدیک، واردات این مدل خودروها به کشور سرعت بگیرد.

فروش وارداتی‌ها را در دست دارند. هرچند برخی مدل‌های بنزینی نیز این روزها فروش مناسبی را در بازار وارداتی‌ها تجربه می‌کنند. در نهایت مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده تقاضا برای خودروهای

◀ این روزها به‌جز تعداد محدودی از خودروهای وارداتی بنزینی، بخش اصلی فروش در بازار وارداتی‌ها مربوط به مدل‌های برقی است. بر این اساس خودروهای برقی از برندهای آلمانی و ژاپنی نبض بازار

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▼
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۳۹۰	۱۰	▼
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۵۰۰	۰	
ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۵	▼
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۷۹۰	۱۰	▼
فونیکس آریزو ۶ GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۵۸۰	۲۰	▼
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۵۱۰	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 ۵۵۰	۲۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۰۰	۰	
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۲۷۰	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲۰	▼
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۵۵	۲۵	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۱۰	۳۰	▼
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۳۹۰	۰	

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	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
بام‌و iX1e Drive برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۱۰۰	۲۰۰	▼
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▼
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۶ میلیارد و ۹۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۰۹	۱	▲
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۲	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۵۰	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۲۵	۵	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۲۳	۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۱۸	۶	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۱۶	۳	▼
اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۷۰	۰	
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	۹۹۰	۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۶۵	۲	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۶۲	۲	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۸۳	۶	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۵۶	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۵۸	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۴۳	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۵	۴	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۱۷۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۲۴۲	۱۴	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۵۰۸	۱۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۷۰	۱۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۲۰	۷	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۷۵	۰	
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۵۰	۰	
نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۲۱۰	۰	
کارون (بادر ادو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۲۵	۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۶۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۲	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۲۳	۸	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	۹۹۸	۱	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۵۰	۴	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۸۸۶	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۳۷	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۸۹	۳	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۱۱۲	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۲۸۷	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۳۵۳	۱	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۹۸	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۷	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۱۵۵	۲	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۳۲۷	۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۸۴	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۳۳۲	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۳۰	۵	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۰۳	۵	▲



توقیف محموله ۴۱ میلیاردی روغن‌موتور قاچاق در هرمزگان



وی افزود: «ماموران کامیون مورد نظر را برای بررسی متوقف و در بازرسی دقیق از آن، مقدار ۲۴ هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق و فاقد پته گمرکی و پلمپ ترانزیتی را کشف و ضبط کردند.» این مقام انتظامی استان ارزش مالی این محموله قاچاق کشف‌شده را بنا به‌علام‌نظر کارشناسان اقتصادی ۴۱ میلیارد ریال عنوان کرد و بیان داشت: «در این رابطه دومتهم دستگیر و با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی به‌دستگاه قضائی معرفی و محموله قاچاق کشف‌شده به سازمان تعزیرات حکومتی استان انتقال داده شد.»

فرمانده انتظامی استان هرمزگان از شناسایی و کشف یک محموله روغن‌موتور قاچاق در یکی از بنادر تجاری استان خبر داد. سر‌دار علی‌اکبر جاویدان در تشریح این خبر گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی مستقر در یکی از بنادر تجاری استان هرمزگان در راستای مقابله با قاچاق کالا و ارز و به‌منظور جلوگیری از هدررفت سرمایه‌های ملی با بررسی‌های سیستمی و حین کنترل و پایش محموله‌های خروجی از بندر به یک دستگاه کامیون کشنده تر بلی مشکوک شده و به آن دستور توقف دادند.»

کارتل روغن‌موتور و نقش مهمی که در کاهش خرابی‌ها دارد؛

مخزنی برای ذخیره روانکار

کارتل خودرو نه تنها وظیفه ذخیره روغن‌موتور را برعهده دارد، بلکه نقش مهمی در روان‌کاری قطعات ایفا می‌کند. در دنیای پیچیده مکانیک خودرو، کارتل خودرو به‌عنوان یکی از اجزای بنیادین موتور، نقش نگهبان روغن را ایفا می‌کند. این قطعه که اغلب به آن کارتل روغن خودرو نیز گفته می‌شود، مخزنی است که روغن‌موتور را ذخیره و خشک کرده و از روانکاری دقیق قطعات متحرک اطمینان حاصل می‌کند. اهمیت کارتل خودرو در حفظ تعادل حرارتی و جلوگیری از ساییش موتور غیرقابل انکار است؛ بدون وجود این قطعه، موتور ظرف چند دقیقه‌ای کار می‌افتد. در بازار ایران، جایی که قطعاتی همچون کارتل پرآید و کارتل پژو ۴۰۵ به دلیل دوام و دسترسی آسان پر فروش هستند، آگاهی از قیمت کارتل خودرو می‌تواند در تصمیم‌گیری‌های تعمیراتی حیاتی باشد. طبق گزارش‌های سازمان‌های ایمنی، مشکلات مرتبط با سیستم روغن‌کاری، از جمله خرابی کارتل خودرو، یکی از علل شایع توقف ناگهانی خودروهاست. کارتل خودرو که در اصطلاح فنی به آن Oil Pan گفته می‌شود، پایین‌ترین بخش بلوک موتور است و به‌عنوان مخزن اصلی روغن عمل می‌کند. وظیفه اصلی کارتل خودرو ذخیره حدود ۳ تا ۶ لیتر روغن (بسته به مدل خودرو) است تا پمپ روغن بتواند آن را به قطعات متحرک مانند میل‌لنگ، پیستون‌ها و سوپاپ‌ها برساند. این قطعه نه تنها روغن را نگه می‌دارد، بلکه اجازه می‌دهد حرارت اضافی موتور از طریق سطوح فلزی آن دفع شود و روغن خنک بماند. بدون کارتل روغن خودرو،

روغن در محیط موتور پخش شده و منجر به ساییش سریع و آسیب‌های جبران‌ناپذیر می‌شود. کارتل‌ها بر اساس نوع سیستم روانکاری، طراحی موتور و کاربرد خودرو، دارای انواع متفاوتی هستند. در ادامه مهم‌ترین انواع کارتل خودرو را بررسی می‌کنیم.

کارتل مرطوب Wet Sump Oil Pan

این نوع کارتل رایج‌ترین حالت در خودروهای سواری است؛ به این صورت که روغن‌موتور در پایین موتور و در بخش کارتل جمع می‌شود و پمپ روغن آن را از آنجا مکش می‌کند و به‌مدار می‌فرستد. مزایای کارتل مرطوب شامل طراحی ساده، هزینه کمتر و نصب آسان است؛ اما در خودروهایی با شتاب بالا یا هنگام پیچیدن شدید، ممکن است روغن از نقطه مکش دور شود و مکش مختل شود.

کارتل خشک Dry Sump System

در کارتل خشک، روغن در یک مخزن جداگانه نگهداری می‌شود و کارتل زیر موتور با بسیار کم‌عمق است. در چنین سیستمی پمپ‌های مکش و فشار جداگانه برای انتقال روغن استفاده می‌شوند. مزایای کارتل خشک شامل کنترل بهتر روغن در رانندگی مسابقه‌ای، کاهش احتمال کمبود روغن هنگام شتاب یا زاویه زیاد و پایین‌تر آوردن مرکز ثقل موتور است؛ اما در مقابل معایبی همچون هزینه و قطعات بیشتر وجود دارد و بیشتر مناسب خودروهای حرفه‌ای است نه استفاده شهری عادی.



کارتل با طراحی مخصوص وانت یا خودروهای سنگین در خودروهایی با کاربری سنگین همچون آفرود یا وانت‌ها، کارتل ممکن است با سپر محافظ، پوشش مقاوم، عمق بیشتر یا طراحی ویژه برای دوام بیشتر ارائه شود. این نوع کارتل برای خودروهایی با شرایط سخت طراحی شده و ممکن است با کارتل ساده اختلاف داشته باشد.

راهکارهای نگهداری کارتل خودرو

برای این که کارتل خودرو شما دوام بیشتری داشته باشد و از بروز مشکلات جلوگیری شود، راهکارهای زیر توصیه می‌شود. در هر بار تعویض روغن‌موتور، سطح روغن و نشستی زیر خودرو را کنترل کنید؛ این کار ساده می‌تواند نشانه‌های اولیه خرابی کارتل را نشان دهد. هنگام نصب واش را بدنه کارتل، از قطعه

اصلی و با کیفیت استفاده کنید و پیچ‌ها را بر اساس گشتاور توصیه‌شده سفت کنید تا فشار نامناسب به بدنه یا واش وارد نشود. در خودروهایی که کف آن‌ها مستعد برخورد با مانع است، از سپر یا پوشش محافظ زیر موتور استفاده کنید تا کارتل کمتر در معرض ضربه باشد. ضمن استفاده از روغن‌موتور با کیفیت و مطابق توصیه سازنده، دفعات سرویس و تعویض روغن را رعایت کنید؛ چراکه روانکاری مطلوب از فشار و وارد آمدن آسیب به کارتل جلوگیری می‌کند. اگر خودرو شما در شرایط سخت مانند آفرود یا ترافیک سنگین استفاده می‌شود، دفعات سرویس را کاهش ندهید و کارتل را نیز در بازه‌های کوتاه‌تر بررسی کنید. در صورت مشاهده نشستی روغن، کاهش سطح روغن، بوی سوختن روغن یا صدای موتور غیرعادی، فوراً اقدام کنید؛ دیر کرد در تعمیر کارتل ممکن است منجر به خرابی‌های گسترده موتور شود. کارتل خودرو یکی از بخش‌های حیاتی سیستم روانکاری خودرو است که وظیفه نگهداری و بازگرداندن روغن‌موتور را برعهده دارد. شناخت دقیق اجزای کارتل، انواع آن، نشانه‌های خرابی، دلایل بروز ایراد و راهکارهای تعمیر و نگهداری می‌تواند به مالک خودرو کمک کند تا از هزینه‌های ناگهانی، خرابی موتور و کاهش عمر قطعات جلوگیری شود. در خودروهایی چون پراید، پژو ۴۰۵ و سایر مدل‌ها، توجه به کارتل روغن خودرو و شرایط نصب و نگهداری آن اهمیت ویژه دارد. توصیه می‌شود در سرویس‌های دوره‌ای، کارتل را آفراموش نکنید و با رعایت نکات نگهداری، خودرو خود را در شرایط مناسب و ایمن نگه دارید.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



عرضه کند. اما جنسیتی تنها توانست یک هزار و ۱۲۷ دستگاه از سدان بزرگ لوکس خود یعنی G80 به فروش برساند.

دلایل برخی لوکسوس در بازار آمریکا شمالی به خدمات بهتر، کیفیت ساخت بالاتر و دوام عملکرد بالاتر مربوط می‌شود. زیرا این مجله براسی چند خودرو و پرس‌وجو از چند طاعت در آمریکا شواهد، این آمار را از دید منتشر کرده که از هر ۲۰ دستگاه لوکسوس حاضر در بازار تنها ۹ دستگاه برای ارایه‌ات بسیار جزئی به نمایندگی مراجعه می‌کنند؛ این در حالی است که از هر ۲۰ دستگاه جنسیتی حاضر در بازار آمریکا ۱۳، حدود ۱۰ دستگاه به‌نامانی مراجعه می‌کنند.

لکسیوس به عنوان برند لوکس تویوتا در بازار آمریکای شمالی نسبت به رقیب تانمیسون خود یعنی جنسیس عملکرد خوبی دارد. فروش بزرگ خانوادگی لکسیوس کوسوسومو به ES توانسته در نخست سال جاری میلادی در بازار ایالات متحده، ۱۰ هزار و ۴۶۰ دستگاه فروش را به خود اختصاص دهد. این در حالی است که جنسیس سالهای گذشته با یک خودرو با نام G80 بازار عرضه کرده و در نخست سال جاری میلادی توانسته میزان فروش آن را به یک هزار و ۷۶۰ دستگاه برساند. همچنین در دوم سال ۲۰۲۲ میلادی لکسیوس با همین سال محبوب خود یعنی ES توانست ۱۱ هزار و ۸۷۷ دستگاه را در بازار ایالات متحده به مشتریان خود



برتری «لکسوس» از «جنسیس» در فروش

[illegible]

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

هشدار!



پرونده لاستیک فروش متخلف روی میز تعزیرات



«سازمان تعزیرات حکومتی تهران از محکومیت ۹۸۶ میلیارد ریالی فروشنده لاستیک برای ثبت نکردن موجودی در سامانه مربوطه خبر داد. به گزارش خبرگزاری «آنا» سید یاسر رایگانی، مدیر کل روابط عمومی سازمان تعزیرات حکومتی گفت: «شعبه دوم تجدیدنظر ویژه رسیدگی به امور قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی تهران پرونده متخلف رعایت نکردن ضوابط تعیینی دولت در فروش ۷۸ هزار و ۶۷۵ حلقه لاستیک ایرانی به ارزش ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال را رسیدگی کرد.» وی افزود: «با گزارش اداره کل صنعت،

معادن و تجارت تهران پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد. شعبه رسیدگی کننده نیز با توجه به مستندات موجود در پرونده، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را به پرداخت مبلغ ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» به گفته رایگانی، شعبه همچنین متخلف را برای بهای مال از دست رفته به پرداخت ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال جریمه و در مجموع وی را به پرداخت ۹۸۶ میلیارد و ۵۷۹ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.

تایرهای جدید «مک لارن W1» تعریفی تازه از نوآوری است؛

سوپراسپرت سبز؛ آغاز عصر جدید تایر سازی



«پیرلی با رونمایی از تایرهای تازه‌ای که بیش از نیمی از ترکیبشان از مواد زیستی و بازیافتی ساخته شده، بار دیگر نشان داد که آینده صنعت خودرو تنها به سرعت و قدرت محدود نمی‌شود. این تایرها که برای سوپراسپرت جدید McLaren W1 طراحی شده‌اند، نقطه تلاقی دو جهان متفاوت هستند: دنیای هیجان و عملکرد بی‌نقص خودروهای پر قدرت و دنیای نوآوری‌های پایدار که به دنبال کاهش اثرات زیست‌محیطی هستند. در شرایطی که بسیاری از خودروسازان هنوز در ابتدای مسیر سبز قرار دارند، پیرلی با این اقدام جسورانه ثابت کرد که حتی در بخش سوپراسپرت‌ها (جایی که کوچک‌ترین مصالحه بر سر کارایی غیر قابل قبول است) می‌توان به راه‌حل‌های پایدار دست یافت. تایرهای جدید نه تنها از نظر مواد اولیه متفاوت هستند، بلکه از نظر فلسفه طراحی نیز پیامی روشن دارند؛ پایداری و عملکردی می‌توانند هم‌زمان وجود داشته باشند. این نوآوری، مک‌لارن W1 را به نخستین سوپراسپرتی بدل می‌کند که با چنین تایرهایی وارد جاده می‌شود؛ حرکتی که می‌تواند الگویی برای سایر

برندها باشد و مسیر آینده صنعت خودرو را به سمت اقتصاد چرخشی و کاهش وابستگی به منابع فسیلی هدایت کند. در واقع، پیرلی با این محصول نشان داد که سرعت و مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی دیگر دو مسیر جداگانه نیستند؛ بلکه می‌توانند در یک جاده مشترک حرکت کنند.

نوآوری در مواد اولیه

این تایرها با ترکیبی از مواد زیستی مانند روغن‌های طبیعی و مواد بازیافتی همچون فولاد و پلاستیک‌های فرآوری‌شده ساخته شده‌اند. هدف اصلی پیرلی، کاهش اثرات زیست‌محیطی و هم‌زمان حفظ عملکرد فوق‌العاده مورد انتظار از تایرهای سوپراسپرت است. در واقع، چالش اصلی این بود که تایرها علاوه بر سازگاری با محیط زیست، بتوانند سرعت، چسبندگی و ایمنی لازم برای خودروهای پر قدرتی مانند مک‌لارن W1 را تضمین کنند.

همکاری با مک‌لارن

پروژه مک‌لارن W1 فرصتی بود تا پیرلی نشان دهد که فناوری پایدار می‌تواند با عملکرد برتر همسو شود. مک‌لارن به‌عنوان یکی از برندهای شاخص در دنیای سوپراسپرت‌ها، همواره به دنبال نوآوری‌های فنی و زیست‌محیطی بوده است. انتخاب تایرهای جدید پیرلی برای این خودرو، نشان‌دهنده اعتماد به توانایی‌های این شرکت در زمینه

ترکیب فناوری سبز با عملکرد مسابقه‌ای است.

اهمیت این دستاورد

این تایرها نخستین نمونه‌ای هستند که در یک سوپراسپرت تولیدی به کار گرفته می‌شوند و بیش از نیمی از موادشان از منابع پایدار تامین شده است. چنین دستاوردی می‌تواند الگویی برای سایر تولیدکنندگان باشد و مسیر آینده صنعت خودرو را به سمت اقتصاد چرخشی

فناوری و عملکرد



و کاهش ضایعات هدایت کند. از دیدگاه صنعتی، این اقدام نشان می‌دهد که حتی در بخش‌هایی که به کارایی و سرعت بالا نیاز دارند، امکان استفاده از مواد پایدار وجود دارد. این موضوع می‌تواند به تدریج به استانداردهای جدید در صنعت تایر سازی و خودرو سازی تبدیل شود.

پیرلی تأکید کرده است که تایرهای جدید نه تنها از نظر زیست‌محیطی برتر هستند، بلکه از نظر ایمنی، دوام و کارایی نیز در سطحی قرار دارند که با تایرهای سنتی رقابت می‌کنند. آزمایش‌های گسترده نشان داده‌اند که این تایرها توانایی تحمل فشارهای شدید ناشی از سرعت بالا و شرایط رانندگی سخت را دارند. به بیان دیگر، این پروژه ثابت می‌کند که پایداری و عملکرد می‌توانند در کنار هم قرار گیرند؛ بدون آن که یکی قربانی دیگری شود

چشم‌انداز آینده

این نوآوری بخشی از استراتژی بلندمدت پیرلی برای کاهش ردپای کربنی و حرکت به سمت تولید تایرهایی با مواد کاملاً پایدار است. هدف نهایی، رسیدن به تایرهایی است که صدر صد از مواد زیستی و بازیافتی ساخته شوند. با توجه به روند جهانی در زمینه مقررات زیست‌محیطی و افزایش تقاضا برای محصولات پایدار، چنین اقداماتی می‌تواند جایگاه پیرلی را به‌عنوان رهبر صنعت بیش از پیش تثبیت کند.

جمع‌بندی

معرفی تایرهای جدید پیرلی برای مک‌لارن W1 را می‌توان یک نقطه عطف تاریخی در صنعت خودرو دانست. این تایرها نشان می‌دهند که آینده سوپراسپرت‌ها تنها به سرعت و قدرت محدود نمی‌شود، بلکه پایداری و مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی نیز به بخشی جدایی‌ناپذیر از این صنعت تبدیل شده است. با این اقدام، پیرلی نه تنها استانداردهای جدیدی برای تایر سازی تعریف کرده، بلکه پیام روشنی به کل صنعت خودرو ارسال کرده است؛ نوآوری پایدار می‌تواند با عملکرد برتر همسو شود و آینده‌ای سبزتر برای حمل‌ونقل رقم بزند.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰- سایپا ۱۳۱- سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی 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	ام‌وی 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-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TB(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم



روز ۲۴ فراخوان برای محصولات خود داشته است. این بررسی نشان می دهد تولیدکنندگانی که بیشترین میانگین تعداد روز را بین گزارش فراخوان و تعیین زمان برای مالک با هدف رفع نقص خودرو را دارند، حداقل ۷۵ مورد فراخوان بین سال های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ میلادی را ثبت کرده اند. این نشان دهنده فراخوان هایی است که در آنها زمان بین گزارش فراخوان و تاریخی که تولیدکنندگان به مالکان در مورد در دسترس بودن راه حل نهایی اطلاع داده اند، بیش از ۶۰ روز است. بر این اساس گروه خودروسازی فیات -کرایسلر سومین کمپانی در این فراخوان بود.

سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده موسوم به NHTSA یکی از مرجع های مهم در زمینه استاندارد و ایمنی خودرو سازی به حساب می آید که تستهای سختگیرانه این سازمان، منجر به ارتقای سطح کیفی و ایمنی در بسیاری از محصولات کمپانیهای مطرح شده است. آمار بسیار جالبی بین سال های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ میلادی از سئوی این سازمان به صورت رسمی منتشر شده که مبنی بر فراخوان محصولات خودرو سازان مطرح جهان است. در بازار ایالات متحده بین سال های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ میلادی گروه خودرو سازی فیات -کرایسلر در ۱۸۷



فراخوان فیات -کرایسلر در سال ۲۰۲۴

کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بازار قطعات خودرو در آستانه بحران جدید

در کشور هر فردی می تواند قطعه ای را از چین سفارش دهد و با برچسب «جنیون پارت» در بازار بفروشد، نتیجه این موضوع سردرگمی مشتری در بازار است

متکی بر مواد وارداتی است. حتی در فیلتر گیر بکس هم ما هنوز چالش داریم؛ تولیدات داخلی محدود و کیفیت ها متغیر است. در بخش های پایه ای مشکل کمتر است، اما هر چه فناوری بالاتر می رود، وابستگی شدیدتر می شود.

آیا کیفیت قطعات یدکی تولیدی در داخل کشور با در نظر داشتن محدودیت های جهانی و نوسان نرخ ارز، دچار کاهش شده است؟

نمی توان گفت همه قطعات بی کیفیت هستند، اما مساله این است که چه نوع قطعه ای تولید می شود. شرکت های قطعه ساز بزرگ داخلی در برخی زمینه ها عملکرد خوبی دارند، اما هنوز در تولید قطعات الکترونیکی و مدرن برای خودرو های جدید در داخل کشور ضعف وجود دارد. وقتی شرکت ها فقط بر خودرو های اقتصادی تمرکز کنند، طبیعی است که نمی توانند نیاز خودرو های جدیدتر را پاسخ دهند.

برخی کارشناسان می گویند بازار «گری مارکت» در کشور عامل نابسامانی است. نظر شما چیست؟

بله، متأسفانه ساختار بازار لوازم یدکی در کشور شبیه هیچ کشور دیگری نیست. در دنیا شرکت هایی مانند بوش یا ولوو نه تنها قطعه تولید می کنند، بلکه خدمات پس از فروش رسمی هم ارائه می دهند و در همین قالب به خودرو ها تا سال ها پشتیبانی خدمات می کنند. اما در کشور، هر فردی می تواند قطعه ای را از چین سفارش دهد و با برچسب «جنیون پارت» در بازار بفروشد. نتیجه این شده که چند کیفیت متفاوت از یک قطعه در بازار وجود دارد و مصرف کننده عملاً سردرگم است.

وضعیت شبکه خدمات پس از فروش خودرو های سنگین چگونه است؟ آیا شرایط در آن بخش هم بحرانی است؟

بله، در خودرو های سنگین حتی وضعیت بحرانی تر است. هم کیفیت قطعات پایین آمده، هم قیمت ها نجومی شده است. به عنوان مثال، فیلتر روغن در شرکتی در داخل کشور حدود یک میلیون تومان قیمت دارد، در حالی که رانندگان ترازیت می توانند همان فیلتر را با کیفیت بهتر از مسیر ترکیه تهیه کنند. در چنین شرایطی، طبیعی است که بازار داخلی رونق نداشته باشد و مصرف کننده به بازار های همسایه پناه ببرد.

با توجه به شرایطی که پیش تر به آن اشاره کردید، پیش بینی شما از آینده بازار لوازم یدکی چیست؟

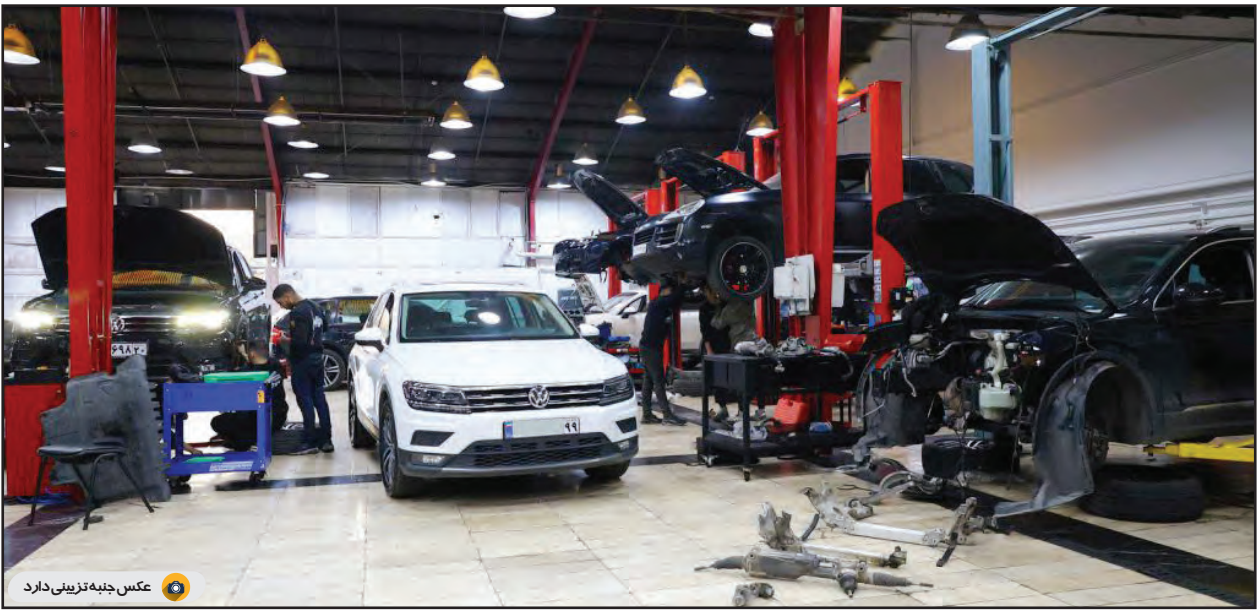
اگر تغییری در سیاست های صنعتی رخ ندهد، تا پایان سال وضعیت بحرانی تر می شود. چون هر چه واردات خودرو افزایش یابد، نیاز به قطعه هم بیشتر خواهد شد، اما زیرساختی برای آن وجود ندارد. ما نه شبکه رسمی خدمات پس از فروش داریم، نه نظام نظارتی کارآمد بر کیفیت قطعات. این یعنی فشار مالی مستقیم به مردم و باید افزایش خواب خودرو ها در تعمیرگاه ها را تجربه کنند

چه توصیه ای برای خریداران خودرو های وارداتی یا مونتاژی با تیراژ بسیار پایین دارید؟

پیش از خرید، حتماً درباره شرکت عرضه کننده تحقیق کنید. بدانند آیا آن شرکت شبکه خدمات واقعی دارد یا نه. باید این واقعیت را بپذیرند که در صورت خرابی، احتمال خواب طولانی خودرو بالاست. در حال حاضر تنها راه مدیریت بحران، دقت در انتخاب برند و سرویس دهنده است.

به عنوان پرسش پایانی، وزارت صمت برای بهبود وضعیت فعلی شبکه خدمات پس از فروش در کشور چه نقشی دارد؟

وزارت صمت واقعا در تنگناست، از یک سو باید تعهدات بین المللی و محدودیت های تحریمی را در نظر بگیرد، از سئوی دیگر ناترازی های ساختاری و ارزی اجازه سیاست گذاری موثر را نمی دهد. اما حداقل کاری که می تواند انجام دهد، سامان دهی شبکه خدمات پس از فروش و تدوین الزامات جدی برای واردکنندگان است. اگر خودروساز یا واردکننده موظف شود هم زمان با خودرو، قطعه و آموزش فنی را هم وارد کند، بخش زیادی از این بحران مهار می شود.



نویسنده

به تازگی طی بخشنامه جدیدی، ترخیص قطعات خودرو با اخذ تعهد دوماهه از صاحبان کالا مجاز شد، این اقدام چقدر می تواند موثر باشد؟

در عمل فاصله زیادی بین تصویب قانون و اجرای آن وجود دارد. بسیاری از قطعاتی که حالا اجازه ترخیص گرفته اند، سفارش های شش ماه قبل هستند. یعنی وقتی از گمرک خارج شوند و به بازار برسند، شاید دیگر پاسخگوی نیاز فعلی نباشند. البته در کوتاه مدت می تواند کمی التهاب بازار را کاهش دهد، اما مشکل ساختاری حل نمی شود.

وضعیت تولید داخل قطعات را در این شرایط چگونه ارزیابی می کنید؟ آیا امکان جبران کمبودها از مسیر تولید داخل وجود دارد؟

برای خودرو های وارداتی یا مونتاژی در کشور چنین ظرفیتی وجود ندارد، حتی در حوزه فیلترها یا قطعات پلاستیکی نمی توان نیاز را داخل تامین کرد، بسیاری از خودرو های وارداتی و مونتاژی به روغن موتور های وارداتی نیاز دارند. روغن های جدید با استانداردهای بالا مانند SN نیازمند «بیس اول» با کیفیت هستند که در کشور تولید نمی شود. بنابراین حتی اگر برند ایرانی تولید کند، در واقع

نویسنده

اگر تغییری در سیاست های صنعتی رخ ندهد، تا پایان سال وضعیت بحرانی تر می شود. چون هر چه واردات خودرو افزایش یابد، نیاز به قطعه هم بیشتر خواهد شد، اما زیرساختی برای آن وجود ندارد



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

در شرایطی که بازار خودرو های وارداتی و مونتاژی با سرعت در حال گسترش است، صدای زنگ هشدار از سوی فعالان صنعت خودرو بلندتر از همیشه به گوش می رسد. در حالی که وزارت صمت و واردکنندگان به افزایش تنوع خودرو ها در بازار تاکید دارند، اما به موازات آن، هیچ برنامه مشخص و ساختار یافته ای برای تامین قطعات یدکی، آموزش تعمیرکاران و ایجاد شبکه خدمات پس از فروش شکل نگرفته است. نتیجه این شکاف، بازار آشفته ای است که صاحبان خودرو های وارداتی و حتی مونتاژی را سردرگم کرده؛ از نبود ساده ترین قطعات بدنه تا کمبود لوازم مصرفی نظیر فیلتر و روغن موتور. به گفته کارشناسان، نوسان نرخ ارز، تحریم های تجاری، هزینه های بالای حمل و نقل و نبود تولید داخلی مواد اولیه، همه دست به دست هم داده اند تا هزینه نگهداری خودرو در ایران به شکلی بی سابقه افزایش یابد، فعالان این صنعت معتقدند که اگر سیاست های فعلی اصلاح نشود، بازار خدمات پس از فروش در ماه های آینده بحرانی جدی رو به رو خواهد شد. برای بررسی وضعیت فعلی بازار لوازم یدکی و شبکه خدمات پس از فروش با «جواد میر آفتابی» کارشناس صنعت خودرو به گفت و گو پرداختیم؛

با توجه به نوسان نرخ ارز، وضعیت فعلی بازار لوازم یدکی را چگونه ارزیابی می کنید؟

متأسفانه بازار قطعات خودرو، چه در بخش وارداتی و چه داخلی، تحت تاثیر مستقیم نوسانات نرخ ارز و محدودیت های ناشی از تحریم قرار گرفته است. در حال حاضر مواد اولیه بسیاری از قطعات از خارج تامین می شود و هر تغییر در نرخ دلار بلافاصله خود را در قیمت قطعات نشان می دهد. از سوی دیگر، محدودیت های بانکی و حمل و نقل بین المللی باعث شده هزینه های شپینگ و ترانزیت به شدت افزایش پیدا کند. در نتیجه، نه تنها قیمت قطعات وارداتی بالا رفته، بلکه هزینه تولید داخلی نیز افزایش یافته است.

برخی مالکان خودرو های وارداتی می گویند حتی برای یافتن قطعات ساده ای مانند آینه یا سپر دچار مشکل شده اند. به نظر شما علت چیست؟

این مشکل کاملاً واقعی و در حال افزایش است، شخصاً چند ماه قبل هشدار داده بودم که واردات خودرو بدون واردات هم زمان قطعات و دانش فنی تعمیر، ما را با بحران خدمات پس از فروش روبه رو می کند. در حال حاضر تنها خودرو واردی می شود، نه شبکه خدمات. این یعنی خودرو ها به بازار می رسند، اما قطعات و تجهیزات لازم برای نگهداری آن ها وارد نمی شود. همین مساله موجب می شود حتی قطعات ساده هم به کالایی کمیاب تبدیل شوند. در مورد خودرو های برقی، شرایط حتی نگران کننده تر است. کشور هنوز تولید کننده باتری لیتیومی نیست و تنها می تواند سلول ها را مونتاژ کند. وقتی این خودرو ها چند سال دیگر به سرویس یا تعویض باتری نیاز پیدا کنند، بحران جدی در پیش خواهیم داشت.

در گذشته نه چندان دور برند خودرو های چینی در بازار حضور داشتند که نتوانستند از نظر خدمات پس از فروش موفق ظاهر شوند، آیا در شرایط فعلی تجربه برندهای کوچک گذشته در حال تکرار است؟

دقیقاً همین طور است، شرکت هایی مانند «دامای» یا «ریگان» پیش تر وارد بازار شدند، اما چون نتوانستند خدمات پس از فروش پایدار ارائه کنند، خیلی زود از بازار حذف شدند. امروز همان الگودر مورد برخی برندهای جدید در حال تکرار است. بسیاری از خودرو های مونتاژی فعلی نیز با مشکل مشابهی روبه رو هستند، چون قطعات بدنه و موتور آن ها وابسته به چین است و پارت نامبرها با نمونه های کشور های دیگر تفاوت دارد. بنابراین قطعه از امارات متحده عربی یا ترکیه هم قابل جایگزینی نیست. نتیجه آن می شود که خودرو و ماههادر تعمیرگاه می خوابد.



ورود اتوبوس‌های برقی به ناوگان حمل‌ونقل



حسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با اشاره به این‌که پانصدمین دستگاه اتوبوس برقی طی محموله‌ای تحویل تهران شد، اظهار کرد: «این محموله شامل ۱۱۰ دستگاه اتوبوس بود و نصاب اتوبوس برقی وارداتی ما را به ۵۰۰ دستگاه رساند.» معاون شهردار تهران با اشاره به قرار داد بومی‌سازی اتوبوس‌ها هم

توضیح داد: «این قرار داد با همکاری شرکت کارمانیا، کرمان‌موتور، هایگر و شهرداری تهران امضا و اجرا می‌شود تا از این پس اتوبوس‌ها را به‌صورت بومی در کشور تولید کنیم. انجام این کار در ایران به بخش خصوصی و دو شرکت کارمانیا و کرمان‌موتور واگذار شده است.»

تنوع در وسایل حمل‌ونقل عمومی رو به افزایش است؛

متروباس، تازه‌وارد پایتخت



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

زندگی و جابه‌جایی در کلانشهرها ملزومات بسیاری را طلب می‌کند. جمعیت زیاد، ازدحام و ترافیک، تقاضای فراوانی برای سفرهای درون‌شهری ایجاد می‌کند و برای رفع معضلات ترافیکی و زیست‌محیطی، گسترش هرچه بیشتر حمل‌ونقل عمومی و همگانی الزامی است. دسترسی همگانی به وسایل حمل‌ونقل و فضاهای عمومی با هدف تضمین حقوق همه افراد فارغ از سن، توانایی، درآمد و دیگر عوامل دهه‌هاست از سوی کارشناسان شهری مورد تأکید قرار گرفته و بر این موضوع صحنه می‌گذارد که مسئولان در هر نقطه‌ای از کشور می‌توانند در طراحی و اجرای برنامه‌های توسعه، استراتژی خاص و ویژه‌ای را به‌کار گیرند. منظور از دسترسی همگانی در شهرها، طراحی و بهره‌برداری از محصولات، خدمات و سیستم‌هایی است که برای همه شهروندان بدون توجه به توانایی، سن و عوامل دیگر قابل استفاده باشد. هدف نهایی دسترسی همگانی، ایجاد فضاهای تجربیات فراگیری است که برای همه افراد قابل دسترسی است. به‌همین منظور در کنار سایر روش‌های حمل‌ونقل شهری مانند مترو، اتوبوس، بی‌آرتی، تاکسی و... در

این خصوص شاهد به‌کارگیری ابزار تازه‌ای در پایتخت هستیم. متروباس، وسیله‌نقلیه‌ای است که به‌تازگی برای جابه‌جایی مسافران در کلانشهر تهران به‌کار گرفته شده است. البته فعلاً استفاده از این وسیله بسیار محدود است و مراحل آزمایشی و اولیه خود را طی می‌کند. باید دید نتایج تست‌های گوناگون به‌کجا می‌رسد تا در صورت مثبت بودن آن‌ها شاهد افزایش استفاده از این ناوگان در سطح پایتخت باشیم.

متروباس چیست؟

اتوبوس‌های سه‌کابین یا به تعبیر تخصصی «سه‌اتوبوس» متروباس نام دارد. این خودروهای وارداتی ظرفیت جابه‌جایی ۳۰۰ نفر را دارند و به‌تازگی در بعضی مسیرهای بی‌آرتی دیده شده و به‌کار گرفته شده‌اند. در صورت افزایش این ناوگان جدید می‌توان امیدوار بود توان و ظرفیت حمل‌ونقل تهران بهبود پیدا کند. متروباس‌ها در واقع همان اتوبوس‌های تندرویی هستند که ظرفیت بیشتری دارند و در خطوط ویژه تردد می‌کنند. متروباس‌هایی که در مسیرهای ویژه جابه‌جایی مسافران را انجام می‌دهند، دارای ظرفیت بالای مسافر و مجهز به سیستم سرمایشی در تابستان و گرمایشی در زمستان هستند. متروباس نسبت به سایر وسایل نقلیه عمومی دارای ایمنی و راحتی بیشتری برای معلولان بوده و طراحی آن امکان استفاده را برای تمام گروه‌های جامعه میسر کرده است. متروباس‌ها مجهز به صفحه‌نمایش هستند که نام ایستگاه‌ها را پیش از رسیدن به آن اعلام می‌کنند. به‌طور کلی متروباس همان اتوبوس

بی‌آرتی است که حجیم‌تر، جادارتر و مجهزتر است.

ورود «متروباس» به ناوگان حمل‌ونقل عمومی موضوعی است که این روزها در راستای اقدامات ویژه شهرداری به‌منظور توسعه سیستم حمل‌ونقل و کاهش بار ترافیک از سوی شهردار تهران مطرح شده و البته اعضای شورای شهر هم واکنش‌های متعددی نسبت به آن داشته‌اند. هم‌اکنون ورود «متروباس» در جلسه ستاد استقبال از مهر که در مرکز کنترل ترافیک تهران برگزار شد، مطرح شده بود و مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در این نشست از ورود نخستین «متروباس» به ناوگان حمل‌ونقل پایتخت خبر داد. مهدی علیزاده، مدیرعامل اتوبوسرانی تهران با بیان این‌که بعد از پنج سال از ورود چهار دستگاه اتوبوس ۲۶ متری متروباس «تست گرم» یک دستگاه در مسیر خط خاوران - آزادی با موفقیت انجام شده، عنوان کرد سه دستگاه اتوبوس متروباس تا پایان مهرماه برای خدمت‌رسانی به مردم وارد خطوط می‌شود. این اتوبوس‌ها

تهران نیز گفته تاکنون ۲ دستگاه از این اتوبوس‌ها به‌صورت آزمایشی در خط ۲ اتوبوس‌های تندرو حدفاصل پایانه خاوران به پایانه آزادی فعال شده تا نقاط ضعف آن‌ها برطرف شود. قرار است تا پایان مهرماه متروباس به‌ظرفیت حمل‌ونقلی شهر تهران افزوده شود. این روزها که فصل بازگشایی مدارس و دانشگاه‌هاست شرکت واحد اتوبوسرانی علاوه‌بر به‌کارگیری اتوبوس‌های سه‌کابینه تلاش دارد اتوبوس‌های بیشتری به ناوگان تزریق کند تا تردد شهروندان در سطح شهر تسهیل شود. در روزهای اخیر علیرضا زاکانی، شهردار تهران نیز در حاشیه بهره‌برداری از طرح نوسازی و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در هفتاد و چهارمین پوشش امید و افتخار در جمع خبرنگاران به ورود اتوبوس‌های سه‌کابین (متروباس) به سیستم حمل‌ونقل پایتخت اشاره کرد و گفت: «۴ دستگاه از این مدل اتوبوس‌ها در گذشته فعال بودند؛ اما به‌دلایلی در دوره پنجم مورد استفاده قرار نگرفتند و ما در این دوره از مدیریت شهری ۲ دستگاه از این اتوبوس‌ها را بازسازی و وارد چرخه حمل‌ونقل کردیم و به‌زودی با توجه به تفاهنامه‌ای که منعقد شده ۱۰۰ دستگاه دیگر نیز وارد چرخه حمل‌ونقل خواهد شد.» بر اساس گزارش‌های تخصصی در خصوص متروباس این اتوبوس‌های هیبریدی تقریباً سه برابر سایر اتوبوس‌ها عمر مفید دارند و مصرف انرژی آن‌ها نیز ۴۰ درصد کمتر از سایر انواع اتوبوس‌هاست. همچنین هزینه تعمیر و نگهداری این نوع اتوبوس‌ها بسیار ناچیز است. این اتوبوس‌ها بدنه ص‌درصد آلومینیومی دارند و مطابق آخرین استانداردهای روز جهانی طراحی و تولید شده‌اند؛ همچنین از دستگاه‌های مناسب تهویه و صدلی‌ها و امکانات رفاهی کامل برخوردارند. از آن‌جا که در تمام جهان به سمت استفاده از وسایل نقلیه پاک و خودروهای هیبریدی پیش می‌روند، متروباس می‌تواند نقش بسزایی در حفظ محیط‌زیست و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی داشته باشد.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیا کی خودرو

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

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

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

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

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

تهران ۲۷ 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



بیل‌بورد
Billboard

کراس اوور محبوب هیوندای در فهرست ایمن ترین‌ها

«هیوندای توسان از جمله اس‌یووی کراس اوورهای کامپکت محبوب بازار جهانی است. تاکنون چهار نسل از این خودرو روی خط تولید هیوندای قرار گرفته و نسل چهارم آن با تکنولوژی بالاتری راهی بازار جهانی شده است. در سال جاری موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS، توسان را مورد بررسی قرار داد و این بلندقامت کرایه‌ای به جایگاه ایمنی TOPSAFETYPICK دست یافت تا در فهرست ایمن ترین‌ها قرار گیرد.

نکاتی در مورد عیب‌یابی درست و اصولی خودرو

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
روزنامه نگار



«یک دستگاه خودرو از ۶ هزار قطعه متشکل از مکانیکی و الکترونیکی تشکیل شده است. هر یک از این قطعات نیز دارای عمر مفیدی هستند که پس از به پایان رسیدن آن، نیاز به اورهال و یا تعویض دارند. با این حال با توجه به اندک بودن تعداد تعمیرکاران حرفه‌ای و متخصص در سطح شهر و کشور، این مساله مهم است که حین خرابی خودرو، برای عیب‌یابی درست و تعمیر آن و همین‌طور استفاده از قطعه اصل روی خودرو، به کدام یک از تعمیرگاه‌های مجاز در سطح شهر مراجعه کنیم. به عنوان مثال چندی پیش خودرو نگارنده با مشکل مواجه شد و پس از مراجعه به تعمیرگاه و عیب‌یابی خودرو، قطعه نو و اصلی در اختیار تعمیرکار قرار گرفت. با این حال پس از تحویل خودرو، نگارنده که تحصیل کرده رشته مکانیک خودرو است متوجه شد به جای قطعه نو از قطعه نامرغوب و دست دوم روی خودرویش استفاده شده است! درعین حال وقتی این مورد با شخص تعمیرکار در میان گذاشته شد، متأسفانه وی حاضر نشد مسئولیتی را در این باره برعهده بگیرد. در این جا با ذکر این مثال بر این نکته تأکید می‌کنیم که برای عیب‌یابی دقیق و تعمیر درست و مناسب خودرو، درکنار تهیه و استفاده از قطعه نو و اصلی، باید خودرو را در اختیار تعمیرکارانی قرار دهیم که ضمن برخورداری از صداقت و حسن انجام کار، تجربه مناسب و قابل توجهی در رابطه با فرایند عیب‌یابی و تعمیر انواع خودرو داشته باشند؛ درغیر این صورت احتمال وارد آمدن آسیب‌های جدی به خودرو وجود دارد که این امر می‌تواند هزینه‌های هنگفتی را روی دست مالک خودرو بگذارد.

قیمت برخی خودروها روز گذشته در بازار کاهش یافت



فیدلیتی البت ۵ نفره با ۵ میلیون تومان کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ام‌وی‌ام X55 پرو با ۵ میلیون تومان کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۳ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۵۰۷ میلیون تومان ارزش گذاری شد



تارا اتوماتیک V4 با ۲ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۳۳۲ میلیون تومان ارزش گذاری شد



کرمان موتور



KERMANMOTOR

KME3

کی‌ام‌سی اس آر ۳



کانالوگ