



در گفت‌وگو با رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو تهران مطرح شد:
رشد نرخ ارز و نگرانی از بروز کمبود در بازار لوازم‌یدکی
۱۴ صفحه



ویژگی‌های خاص «ماکان» چیست؟
۱۳ صفحه

توضیحات معاون وزیر صمت در خصوص مصوبه اخیر هیات وزیران درباره واردات خودرو:

واردات خودرو از طریق ایرانیان خارج از کشور مسیر تنظیم بازار خودرو را هموار می‌کند

در مصوبه هیات وزیران، حقوق ورودی خودروها بر اساس نوع پیشرانه (برقی، هیبریدی پلاگین، هیبرید، بنزینی) و حجم موتور، به‌طور عددی و مشخص در قالب جدول تا انتهای...

۴ صفحه

گفت‌وگوی روزنامه «دنیای خودرو» با رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای؛

نوسازی ناوگان بدون محدودیت برای فرسوده‌ها به نتیجه نمی‌رسد
۱۵ صفحه

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

تعرفه‌های سنگین، واردات خودرو را از تنظیم‌گری بازار خارج کرده است
۳ صفحه

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

بیمه تاکسی؛ فشار و انتظار برای اصلاح

حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری، به ویژه تاکسی‌های شخصی و خطی، ستون اصلی جابه‌جایی مردم در ...

۲ صفحه

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

در گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت خودروسازی «اسنا» مطرح شد:

اعلام آمادگی «گروه بهمن» برای پاسخ به نیاز اتوبوس برقی کشور به هر میزان
۹ صفحه



ترازانو، همسفر نامرئی

با ضمانت **کورال تایر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



کرمانده‌تەر

KME

HYBRID

KME EAGLE HEV

دانلود کاتالوگ



نمایشگر بانورامیک غول پیکر ۱۳۰ اینچی با کیفیت 6K در مرکز داشبورد خودنمایی می‌کند. این نمایشگر در کنار یک صفحه کیلومتر دیجیتال کوچک و یک نمایشگر هدآپ قرار گرفته است. چیدمان صندلی‌ها در این خودروی شش نفره به صورت ۲+۲+۲ است و امکاناتی نظیر نورپردازی داخلی ۲۵۶ رنگ، سیستم صوتی با ۲۳ بلندگو و سه رایحه مختلف برای سر نشینان تدارک دیده شده است. قوای محرکه هیبریدی بردافزای فالوین T11 از پیشران ۱.۵ لیتری توربو استفاده می‌کند. این پیشران با قدرت ۱۵۴ اسببخار، تنها نقش زئراتور را ایفا کرده و نیروی لازم برای دو موتور الکتریکی در محورهای جلو و عقب را تأمین می‌کند.

جری خبر از آغاز پیش‌فروش شاسی‌بلند بزرگ و جدید فالوین T11 طی چند روز آینده داده است. این خودرو با تکیه بر قوای محرکه الکتریکی بردافزا، سامانه لیدار سقفی و سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده، قصد دارد معادلات را در کلاس خود بر هم بزند. فالوین T11 از جدیدترین زبان طراحی این برند بهره می‌برد. چراغ‌های جلوی باریک که با یک نوار LED پیوسته به هم متصل شده‌اند، جلویچرخه آبشاری بدون قاب و رینگ‌های ۲۱ اینچی، چهره‌ای مدرن و بااهبت به آن بخشیده‌اند. این شاسی‌بلند با طول ۵.۱۵۰ میلی‌متر، عرض ۱.۹۹۵ میلی‌متر و فاصله محوری ۳.۱۲۰ میلی‌متر، خودروی کاملاً بزرگی محسوب می‌شود. درون کابین، یک



افزایش توان پیمایش فالوین «تی ۱۱» از سوی «چری»

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

بیمه تاکسی؛ فشار و انتظار برای اصلاح



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری، به‌ویژه تاکسی‌های شخصی و خطی، ستون اصلی جابه‌جایی مردم در شهرهای بزرگ است، اما بیمه این ناوگان هنوز با مشکلات ساختاری و ناکارآمدی‌های جدی مواجه است. فرزاد مرزانی، کارشناس بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به چالش‌های بیمه تاکسی‌ها گفت: «ناوگان تاکسیرانی با مجموعه‌ای از فشارهای مالی، ضعف پوشش بیمه‌ای و عدم انعطاف‌پذیری در قراردادهای مواجه است که امنیت راننده و مسافر را تحت تأثیر قرار می‌دهد.»

وی افزود: «تاکسی‌ها به دلیل کارکرد مستمر و تراکم بالای تردد، ریسک بالاتری برای شرکت‌های بیمه دارند و این مساله باعث افزایش هزینه‌های بیمه و محدودیت پوشش‌ها شده است.»

او با اشاره به فشار مالی رانندگان تاکسی گفت: «حق بیمه برای رانندگان تاکسی شخصی و خطی، اغلب بیش از حد انتظار و نامتناسب با درآمد روزانه آن‌ها است. این فشار باعث می‌شود برخی رانندگان یا از بیمه صرف نظر کنند یا تنها بیمه پایه با پوشش محدود خریداری کنند.»

او افزود: «این تصمیم‌ها خطر جبران‌نشده خسارت‌ها و افزایش ریسک مالی و قانونی را برای رانندگان و

چرا برنامه خودروهای پاک به سرانجام نمی‌رسد؟!

پیوند ناگسسته خودروهای برقی با زیرساخت است. سخن گفتن از توسعه این خودروها بدون برنامه مشخص برای زیرساخت شارژ، همانند توسعه بنادر بدون کشتی است. برآوردها نشان می‌دهد که برای یک حرکت منطقی و متناسب با شرایط کشور، دست‌کم ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری هم‌زمان در خودرو و زیرساخت شارژ ضروری است. این سرمایه‌گذاری نه هزینه‌ای تحمیلی، بلکه پیش‌شرط شکل‌گیری یک بازار پایدار اقتصادی است. بدون آن، خودروهای برقی به کالایی لوکس و کم‌اثر در سبب حمل‌ونقل کشور تبدیل می‌شوند. از منظر سیاست‌گذاری، ایران نیازمند یک استراتژی پنج‌ساله روشن در حوزه خودروهای هیبریدی و برقی است. استراتژی‌ای که سهم واردات، داخلی‌سازی، مشوق‌های مالیاتی، قیمت‌گذاری انرژی و نقش بخش خصوصی را به‌طور شفاف مشخص کند. در غیاب چنین چارچوبی، تصمیم‌ها مقطعی، متناقض و بعضاً بازدارنده خواهند بود. تجربه‌های گذشته نشان داده که تغییرات ناگهانی تعرفه، حذف یا اضافه شدن مشوق‌ها و بلاتکلیفی مقررات، بزرگ‌ترین مانع سرمایه‌گذاری در این حوزه است.

واقعیت آن است که حرکت به سمت خودروهای هیبریدی و برقی، نه یک انتخاب تجملی، بلکه ضرورتی اقتصادی است. کاهش مصرف بنزین، صرفه‌جویی انرژی، کاهش فشار بر بودجه دولت و بهبود کیفیت هوا، همگی پیامدهای مستقیم این مسیر هستند. اما این مزایا تنها زمانی محقق می‌شود که سهم این خودروها به سطح اثرگذاری برسد؛ سهمی که کمتر از آن، صرفاً آمارسازی و واردات پراکنده خواهد بود. فرجام سخن را باید با این پرسش کلیدی به پایان برد: آیا متولیان صنعت خودرو آماده هستند از شعار عبور کنند و به عدد، زمان و تعهد برسند؟ بدون پاسخ روشن به این پرسش، خودروی هیبریدی و برقی همچنان در حد وعده یا پروژه مقطعی باقی خواهد ماند.

بحث خودروهای هیبریدی و برقی در کشور، بیش از آن که یک پروژه صنعتی باشد، به یک گفت‌وگوی تکرارشونده در بزنگاه‌های قیمتی و زیست‌محیطی تبدیل شده است. هر بار با افزایش قیمت بنزین، تشدید آلودگی هوا یا فشارهای بودجه‌ای دولت، نام این خودروها دوباره بر سر زبان‌ها می‌افتد؛ اما به محض فروکش کردن بحران، مسیر نیز رها می‌شود. مساله اصلی نه کمبود فناوری است و نه فقدان شریک خارجی، بلکه نبود یک نقشه‌راه شفاف و قابل اتکاست؛ نقشه‌ای که بداند چه می‌خواهد، چه زمانی و با چه ابزاری به آن برسد. برخلاف برخی برداشت‌ها، شرکت‌های چینی برای همکاری با خودروسازان داخلی مشکلی ندارند. اما صنعت خودرو، میدان تصمیم‌های کوتاه‌مدت و تیراژهای نمایشی نیست. هیچ خودروساز بین‌المللی، حتی چینی‌ها، برای تولید چند هزار دستگاه هیبریدی یا برقی، سرمایه‌گذاری بلندمدت، انتقال دانش فنی و ایجاد شبکه خدمات پس از فروش انجام نمی‌دهد. منطق سرمایه‌گذاری صنعتی، مقیاس می‌خواهد و افق، اگر قرار است خودروهای هیبریدی و برقی در کشور از سطح واردات پراکنده و پروژه‌های نمادین عبور کنند، ابتدا باید به یک عدد مشخص تعهد داد. تولید و عرضه سالانه در مقیاس ده‌ها هزار دستگاه، حداقل شرط ورود سرمایه و فناوری است. بدون چنین تعهدی، نتیجه چیزی جز مونتاژ محدود، وابستگی به واردات و نارضایتی مصرف‌کننده نخواهد بود. در چنین فضایی، نه کاهش مصرف سوخت محقق می‌شود و نه آلودگی هوا کاهش معنادار پیدا می‌کند. نکته مغفول دیگر،



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



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 ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



نسخه سیاهپوش از ولوو «XC90»



«ولوو از نسخه جدید و جذاب پلک ادیشن برای شاسی بلند پرچم‌دار XC90 رونمایی کرد. این یکجک ظاهری که استایلی تیره و مونو کروم را به ار مغان می‌آورد، برای هر دو نسخه پلاکین هیبریدی و هیبرید خفیف این شاسی بلند هفت‌نفره در دسترس قرار گرفته است. اریک سورین سون، مدیر ارشد بازرگانی ولوو، این اقدام را پاسخی به تقاضای مشتریان توصیف کرده و تأیید کرده است که این نسخه ویژه روی جدیدترین مدل XC90 که اخیراً به‌روزرسانی‌های فنی و طراحی گسترده‌ای را تجربه کرده، عرضه می‌شود. ویژگی اصلی یکجک پلک ادیشن، استفاده از یک رنگ مشکی براق برای تمام جزئیات کلیدی بدنه است.

این پوشش خاص شامل لوگوی ولوو، جلوپنجره، نشان‌های عقب و حتی رنگ‌های آلیاژی می‌شود که تضادی چشم‌نواز با رنگ اصلی بدنه ایجاد می‌کند. اگر چه رنگ مشکی اونیگس امضای اصلی این نسخه خواهد بود اما ولوو برای XC90 پلک ادیشن سه رنگ جدید و خیره‌کننده دیگر شامل سفید کریستالی، آبی جین و خاکستری بخار را نیز در نظر گرفته است. این تم تیره به فضای داخلی نیز راه یافته است. مشتریان می‌توانند از میان دو نوع کابین تمام مشکی، یکی را انتخاب کنند. هر دو گزینه دارای آستر سقف زغالی و تزئینات آلومینیومی با طرح شطرنجی هستند.

واردات خودروی دست دوم به‌عنوان یکی از ابزارهای تنظیم بازار مطرح شده، اما همچنان با محدودیت‌های اجرایی و ابهامات سیاستی روبه‌رو است. آیا با روند فعلی تصمیم‌گیری‌ها، واردات خودروهای کارکرده در سال آینده افزایش خواهد یافت یا باید انتظار محدودتر شدن این مسیر را داشت؟

واردات خودروی دست دوم می‌توانست یکی از سریع‌ترین راه‌های کاهش فشار بر بازار و مردم باشد، اما همان نگاه سخت‌گیرانه و درآمدمحور، این مسیر را هم محدود کرده است. وقتی حتی در قیمت سوخت، دولت حاضر نیست مبنای قیمت را با توان درآمدی جامعه تطبیق دهد، طبیعی است که در واردات خودروی کارکرده هم آزادی عمل واقعی شکل نگیرد. اگر این سیاست با همین رویکرد ادامه پیدا کند، احتمالاً واردات خودروی دست دوم در سال آینده هم محدود و پرهزینه باقی می‌ماند و نقش تنظیم‌گری خود را از دست می‌دهد.

اگر سیاست‌گذار بخواهد از واردات خودرو چه‌نوو چه دست دوم به‌عنوان یک ابزار واقعی برای تعادل بخشی به بازار استفاده کند، به‌نظر شما اصلاح کدام مولفه‌ها در اولویت قرار دارد: تعرفه‌ها، سازوکار تأمین ارز، ثبات مقررات یا نگاه کلی دولت به رقابت در بازار خودرو؟

اصلی‌ترین اصلاح مورد نیاز، تغییر نگاه دولت است. تازمانی که دولت چه در بنزین و چه در خودرو، مردم را به‌عنوان منبع جبران کسری‌ها ببیند، هیچ نقشه راه پایداری شکل نمی‌گیرد. اگر حتی برای مدت کوتاهی، دولت اجازه دهد بازار خودرو با حداقل مداخله و بدون طمع به جیب مردم نفس بکشد، بخش بزرگی از مشکلات خودبه‌خود تعدیل می‌شود. اقتصاد خودرو، همانند اقتصاد انرژی، یک موضوع صرفاً فنی نیست؛ مستقیماً با اعتماد اجتماعی، آرامش روانی جامعه و ثبات سیاسی گره خورده است. بی‌توجهی به این پیوند، هزینه‌هایی به‌مراتب سنگین‌تر از هر اصلاح اقتصادی به کشور تحمیل می‌کند.

قیمت‌گذاری می‌شود و نه واردات خودرو به چشم منبع درآمد دولت دیده می‌شود. تفاوت اصلی دقیقاً همین‌جاست؛ آن‌ها اقتصاد را برای زندگی مردم طراحی می‌کنند، نه مردم را برای جبران کسری‌های اقتصاد. در ایران اما هم در حوزه سوخت و هم خودرو، سیاست‌گذار تلاش می‌کند قیمت‌ها را جهانی ببیند، اما درآمدها را داخلی نگه دارد. این شکاف، ریشه بسیاری از نارضایتی‌ها و ناآرامی‌هاست و تجربه کشورهای منطقه نشان می‌دهد که بدون اصلاح این نگاه، هیچ بازاری به تعادل پایدار نمی‌رسد.

مخالفتان کاهش تعرفه واردات خودرو همواره نگران آسیب به تولید داخلی هستند. آیا از نگاه کارشناسی، امکان طراحی یک مدل کاهش تعرفه هدمند و تدریجی وجود دارد که هم رقابت‌پذیری بازار را افزایش دهد و هم به تولیدکننده داخلی شوک وارد نکند؟

کاهش تعرفه لزوماً به معنای ضربه به تولید داخلی نیست، اگر دولت نگاه خود را از درآمندی کوتاه‌مدت تغییر دهد. همان‌طور که در حوزه انرژی، اگر قیمت‌گذاری بر مبنای هزینه واقعی استخراج و پالایش انجام شود، فشار از روی مردم برداشته می‌شود، در واردات خودرو هم می‌توان با تعرفه منطقی، رقابت سالم ایجاد کرد. رقابت، اگر درست مدیریت شود، نه تنها تولید داخلی را نابود نمی‌کند، بلکه آن را وادار به اصلاح ساختار و افزایش بهره‌وری می‌کند. مشکل زمانی آغاز می‌شود که دولت، چه در بنزین و چه در خودرو، نقش تنظیم‌گر را کنار می‌گذارد و به بازیگر درآمدمحور تبدیل می‌شود.

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

تعرفه‌های سنگین، واردات خودرو را از تنظیم‌گری بازار خارج کرده است



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

بی‌ثباتی مقررات، تعرفه‌های سنگین و نگاه درآمدمحور دولت به واردات خودرو، در سال‌های اخیر نه تنها مسیر ورود خودرو را پرهزینه و پرریسک کرده، بلکه اعتماد فعالان بازار و سرمایه‌گذاران را نیز به شدت تضعیف کرده است. این وضعیت، که شباهت‌های آشکاری با نحوه قیمت‌گذاری بنزین بر مبنای فوب خلیج فارس و بدون تناسب با سطح درآمد جامعه دارد، باعث شده واردات خودرو از یک ابزار تنظیم بازار به عاملی کم‌اثر و محدود تبدیل شود. مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به تغییرات مکرر مقررات، تعرفه‌های بالا و نگاه درآمدمحور دولت به واردات، تأکید کرد: «این سیاست‌ها طی سال‌های اخیر اعتماد فعالان بازار و سرمایه‌گذاران را به شدت تضعیف کرده و واردات خودرو را از یک ابزار موثر برای تعادل بخشی به بازار به مسیری پرهزینه و کم‌اثر تبدیل کرده است.» به گفته او، «شباهت این رویکرد با نحوه قیمت‌گذاری بنزین بر مبنای نرخ‌های بین‌المللی، بدون توجه به سطح درآمد داخلی، باعث افزایش فشار بر مصرف‌کنندگان شده و در صورت تداوم، نه تنها واردات خودروهای نو و دست دوم نقشی در تنظیم بازار

نخواهد داشت، بلکه بر بی‌ثباتی و نارضایتی موجود نیز خواهد افزود.»

طی سال‌های اخیر فعالان حوزه واردات خودرو با موجی از تغییرات مکرر مقررات، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های متناقض مواجه بوده‌اند. این بی‌ثباتی سیاست‌گذاری چه تأثیری بر اعتماد سرمایه‌گذاران و فعالان بازار خودرو گذاشته و پیامدهای آن را در رفتار بازار چگونه می‌توان مشاهده کرد؟

بی‌ثباتی مقررات در حوزه واردات خودرو دقیقاً همان مسیری را طی می‌کند که در سال‌های اخیر در قیمت‌گذاری انرژی شاهد آن بوده‌ایم. وقتی دولت یک‌بار قیمت بنزین را یارانه‌ای می‌داند و بار دیگر همان بنزین را با منطق فوب خلیج فارس قیمت‌گذاری می‌کند، نتیجه آن چیزی جز سردرگمی و بی‌اعتمادی نیست. فعال اقتصادی در چنین فضایی نمی‌تواند برای آینده تصمیم بگیرد، چون نمی‌داند فردا کدام قاعده تغییر می‌کند. این نوع سیاست‌گذاری نه تنها اعتماد واردکننده را از بین می‌برد، بلکه به بازار این پیام را می‌دهد که تصمیمات، نه بر اساس منطق اقتصادی پایدار، بلکه بر اساس نیازهای کوتاه‌مدت دولت تنظیم می‌شود. همان‌طور که در بازار سوخت، هزینه مالکیت خودرو برای مردم به‌صورت غیرشفاف افزایش یافته، در بازار خودرو هم نتیجه نهایی، افزایش هزینه و کاهش امنیت سرمایه‌گذاری بوده است.

بسیاری از واردکنندگان معتقدند تعرفه‌های فعلی، در کنار هزینه‌های جانبی و محدودیت‌های ارزی،

عملاً واردات اقتصادی خودرو را غیرممکن کرده است. آیا با ساختار فعلی تعرفه‌ها، واردات خودرو هنوز می‌تواند نقشی موثر در تنظیم بازار داشته باشد یا صرفاً

به یک مسیر پرهزینه و کم‌اثر تبدیل شده است؟

ترکیب تعرفه‌های بالا، عوارض متعدد و نگاه درآمدی دولت به واردات خودرو، عملاً این مسیر را به یک منبع تأمین مالی تبدیل کرده است. این همان نگاهی است که در قیمت‌گذاری بنزین هم دیده می‌شود؛ جایی که یک دارایی ملی، ابتدا با قیمت بین‌المللی مبنای قرار می‌گیرد و سپس همه هزینه‌ها به مردم منتقل می‌شود، بدون آن که سطح درآمد مردم با آن قیمت‌ها هم‌تراز باشد. در چنین شرایطی، واردات دیگر ابزار تنظیم بازار نیست، بلکه به کالایی لوکس و پرهزینه تبدیل می‌شود. وقتی دولت از هر خودروی وارداتی به دنبال حداکثر درآمد است، طبیعی است که نتیجه آن حذف واردات اقتصادی و تشدید فشار بر مصرف‌کننده نهایی باشد.

وقتی بازار خودرو ایران با کشورهایمانند امارات و ترکیه مقایسه می‌شود، تفاوت‌های جدی در سیاست تعرفه‌ای، ثبات مقررات و نقش واردات دیده می‌شود. به‌نظر شما مهم‌ترین تفاوت رویکرد ایران با این کشورها چیست و کدام یک از این تجربیات منطقه‌ای می‌تواند برای بازار خودرو ایران قابل استفاده باشد؟

در کشورهایی مانند امارات یا ترکیه، دولت‌ها نگاه مالکیتی به منابع و بازار ندارند، بلکه نقش تنظیم‌گر را ایفا می‌کنند. در این کشورها، نه بنزین یا منطق فشار حداکثری بر مردم





گذشته، به شکل محسوسی از اهداف تمام الکتریکی خود فاصله گرفته و تمرکز خود را دوباره روی پیشرفته‌های درون‌سوز و به‌خصوص موتورهای قدرتمند V8 همی معطوف کرده است. البته سخنگوی این شرکت از تایید یا تکذیب مستقیم این خبر خودداری کرده و طی بیانیهای کلی گفته است: «استلانتیس به ارزش‌یابی مجدد استراتژی محصولات خود برای همسویی با تقاضای مصرف‌کنندگان ادامه می‌دهد. برنامه ما تضمین می‌کند که طیف وسیعی از خودروها را با گزینه‌های پیشرفته انعطاف‌پذیر به مشترکان ارائه دهیم که به بهترین شکل نیازهای آن‌ها را برآورده کند.

دوج پروژه تولید قدرتمندترین نسخه چارجر برقی یعنی مدل ۸۰۰ ولتی بنشی را پیش از عرضه لغو کرده است تا میخ دیگری بر تابوت این ماسل کار برقی بزنند. به نظر می‌رسد پروژه تولید قدرتمندترین نسخه از دوج چارجر دیتونای جدید یعنی مدل SRT بنشی پیش از رسیدن به خط تولید برای همیشه لغو شده است. این مدل که قرار بود با معماری ۸۰۰ ولتی خود پرچمدار پرفورمیس در دنیای خودروهای برقی باشد، قربانی تغییر استراتژی‌های کلان شرکت مادر، یعنی استلانتیس شده است. منابعی از زنجیره تامین قطعات ادعا کرده‌اند که دوج این پروژه را به‌طور کامل کنار گذاشته است. این تصمیم در راستای رویکرد جدید استلانتیس است که طی ۶ ماه



دوج «چارجر» برقی بیشتر از این قدر تمند نمی‌شود

توضیحات معاون وزیر صمت در خصوص مصوبه اخیر هیات وزیران درباره واردات خودرو:

واردات خودرو از طریق ایرانیان خارج از کشور مسیر تنظیم بازار خودرو را هموار می‌کند

در مصوبه هیات وزیران، حقوق ورودی خودروها بر اساس نوع پیشرانه (برقی، هیبریدی پلاگین، هیبرید، بنزینی) و حجم موتور، به‌طور عددی و مشخص در قالب جدول تا انتهای ۱۴۰۵ تعیین شده است



نگاه View



علی نقیب

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران

بی‌ثباتی ارزی آسیب جدی به تولید و صنایع وارد می‌کند

تداوم نوسانات ارزی و چندنرخ‌ی بودن ارز باید برچیده شود.

این شرایط نه تنها ثبات اقتصادی را تضعیف کرده، بلکه به شکل مستقیم به تولید و صنعت کشور آسیب زده و می‌تواند در آینده اثرات منفی جدی بر تولید ناخالص داخلی بر جای بگذارد.

انتظار ما این بود که با توجه به شرایط موجود و بودجه‌ای که دولت برای سال جاری تعیین کرده است، به سمت بهبود وضعیت ارزی و ایجاد ثبات در بازار ارز حرکت کنیم.

حتی مهم‌تر از خود ثبات ارزی، حرکت به سمت یک نظام ارزی منسجم و قابل پیش‌بینی است، اما متأسفانه امروز با ارز چندنرخ‌ی و عملاً چهار نرخ‌ی، مواجه هستیم که همین موضوع ناهنجاری‌های متعددی را در بازار ایجاد کرده است.

بیشترین آسیب ارز چندنرخ‌ی متوجه تولید و صنعت کشور است.

ما از نظر منابع انسانی، نیروی متخصص و توان فنی در وضعیت مناسبی قرار داریم، اما اگر نتوانیم این منابع را حفظ کنیم، شرکت‌ها به تدریج توان تولید خود را از دست می‌دهند.

وقتی بنگاه‌ها دیگر قادر به تولید نباشند، ناچار می‌شوند نیروی انسانی متخصص خود را تعدیل کنند.

متأسفانه احساس من این است که چنین روندی در حال شکل‌گیری در کشور است.

افزایش نرخ ارز از یک طرف و کمبود نقدینگی برای شرکت‌های تولیدی از طرف دیگر، مجموعه عواملی هستند که قطعا بر تولید ناخالص داخلی کشور و همچنین بر تولیدات آینده تأثیر منفی خواهند گذاشت. فعالان اقتصادی به‌طور ملموس شاهد افزایش هزینه‌ها هستند. واردات و صادرات گران‌تر شده و مشکلات تولید به‌شدت افزایش یافته است.

در شرایطی که انتقال پول با محدودیت‌های جدی مواجه است، عدم دسترسی به نقدینگی، نبود ارز مناسب و دشواری تامین مواد اولیه وارداتی، همگی اثرات منفی مستقیمی بر فرایند تولید دارند.

در چنین وضعیتی، توان مقاومت تولیدکنندگان کاهش می‌یابد و این خطر وجود دارد که برخی واحدهای تولیدی ناچار به تعطیلی شوند.

اما بدون ورود به جزئیات فنی، آن‌چه امروز در بازار قابل مشاهد است نشان می‌دهد که کسری بودجه به‌عنوان یک عامل ساختاری، خود به‌تنهایی فشار افزایشی بر نرخ ارز وارد می‌کند.

رفتارهای سفته‌بازانه و تقویت قدرت انتخاب مصرف‌کننده منجر شود. تجربه ماه‌های اخیر نیز نشان داده است که هر زمان جریان واردات فعال‌تر شده، بازار به سمت ثبات حرکت کرده است. وی افزود: «در مصوبه هیات وزیران، حقوق ورودی خودروها بر اساس نوع پیشرانه (برقی، هیبریدی پلاگین، هیبرید، بنزینی) و حجم موتور، به‌طور عددی و مشخص در قالب جدول تا انتهای ۱۴۰۵ تعیین شده است. چنین شفافیتی، همان چیزی است که بازار خودرو سال‌ها منتظر آن بود.»

معاون وزیر صمت در ادامه بر اهمیت حمایت از خودروهای پاک تأکید کرد و گفت: «در جدول حقوق ورودی، تفکیک روشنی میان پیشرفته‌های برقی و هیبریدی با سایر خودروها دیده می‌شود. این یعنی ترجیح فناوری‌های نو و خودروهای کم‌مصرف و کم‌آلاینده؛ مسیری که همسو با سیاست‌های کلان کشور در حوزه محیط‌زیست و صرفه‌جویی انرژی است.»

او افزود: «واردات هدفمند خودروهای برقی و هیبریدی در کنار توسعه ساخت داخل، می‌تواند به انتقال تکنولوژی، ارتقای استانداردها و افزایش توقع جامعه از کیفیت و ایمنی خودرو کمک کند. این همان محرکی است که



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در واکنش به تصویب‌نامه اخیر هیات وزیران درباره واردات خودرو سواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، این امر را گامی عملی و مثبت در جهت تنظیم بازار خودرو و متعادل‌سازی عرضه و تقاضا عنوان کرد.

فرشاد مقیمی با تأکید بر این که واردات خودرو برای وزارت صمت یک سیاست مقطعی یا هیجانی نیست، تصریح کرد: «واردات خودرو به‌صورت هدفمند و مدیریت‌شده، یکی از ابزارهای موثر برای اصلاح ساختار بازار، کاهش فاصله عرضه و تقاضا و ایجاد رقابت در کنار تولید داخل است.» معاون وزیر صمت ادامه داد: «افزایش عرضه از طریق واردات، به‌ویژه در بخش‌های اقتصادی و خودروهای با فناوری بالاتر، می‌تواند به کنترل نوسانات قیمتی، مهار

خبر

News



هومن رجائی‌زاده

معاون مهندسی شرکت سایپادیزل

آغاز شمارش معکوس برای تولید رسمی کشنده GX560 در سایپادیزل

«به گزارش سایپانیوز، هومن رجائی‌زاده، با بیان این مطلب اظهار داشت: «در ادامه گسترش سبد محصولات و توسعه همکاری با شرکای خارجی که بر اساس استراتژی توسعه محصول انجام می‌شود، تولید GX560 به صورت رسمی در سایپا دیزل کلید می‌خورد.»

وی افزود: «کشنده GX560 با قدرت ۵۶۰ اسب‌بخار و موتور ۱۴ لیتری ۶ سیلندر CUMMINS، گشتاور ۲۶۵۰ نیوتون‌متر در دورهای ۱۱۰۰ تا ۱۳۰۰ را ارائه می‌دهد و در رده قدرتمندترین خودروهای تجاری کشور قرار دارد.»

معاون مهندسی شرکت سایپادیزل همچنین گفت: «این خودرو مجهز به گیربکس اتوماتیک ۱۲ سرعته جلو و ۴ سرعته عقب ساخت کمپانی ZF است و سیستم فرمان آن نیز از همین شرکت تامین شده است. محورهای GX560



نیز توسط بزرگ‌ترین محروساز جهان، کمپانی DANA، ساخته شده‌اند.» رجائی‌زاده درباره سازگاری کشنده با شرایط ایران افزود: «با توجه به دانش فنی موجود در شرکت و همکاری مثبت با دانگ فنگ، توانستیم سیستم سوخت‌رسانی، فرآیند احتراق موتور و بسیاری بخش‌ها و سامانه‌های این کشنده را با سوخت موجود در کشور، آب و هوای ایران و تنظیمات جدید ECU متناسب‌سازی کنیم. به این ترتیب استهلاک این محصول نسبت به رقبای مشابه بسیار کمتر است.»

وی تصریح کرد: «دانگ فنگ شریک تجاری اصلی کمپانی ولوور آسیا و چین است و به همین دلیل، با تجربه مشترک سایپادیزل و دانگ فنگ از استانداردهای تولیدی و مهندسی ولوو، خطوط تولید به سرعت برای ورود کشنده GX560 آماده شدند.»

معاون مهندسی شرکت سایپادیزل افزود: «با بهره‌گیری از استانداردهای کیفیت و مونتاژ ولوو، کشنده GX560 به‌زودی به صورت رسمی وارد خطوط مونتاژ سایپادیزل خواهد شد.»

زاپاس

Spare Tire

آغاز یازدهمین مرحله ثبت درخواست خرید محصولات ایران خودرو

S5 پرو، هایما S7، هایما S8 و هایما 7X است. متقاضیان باید در فرایند ثبت‌نام، نوع فروش مورد نظر خود را از طریق سامانه ikcosales.ir انتخاب کنند. بر اساس این اطلاعیه، موعد تحویل خودرو در طرح فروش فوری حداکثر ۳۰ روز پس از واریز وجه و انعقاد قرارداد خواهد بود. در روش پیش‌فروش نیز، زمان تحویل با توجه به نوع محصول انتخابی و اولویت کسب‌شده در فرآیند اولویت‌بندی تعیین می‌شود و حداقل چهار ماه



پس از واریز وجه و انعقاد قرارداد خواهد بود. در طرح پیش‌فروش حداکثر ۵۰ درصد قیمت کارخانه فعلی در زمان ثبت‌نام اخذ شده و مابقی مبلغ در زمان تحویل خودرو و بر اساس قیمت روز شرکت محاسبه و دریافت خواهد شد. اطلاع‌رسانی درباره زمان برگزاری مراسم اولویت‌بندی با حضور مراجع نظارتی پس از پایان مهلت ثبت درخواست خرید از طریق وب‌سایت ikcopress.ir انجام می‌شود و نتایج نهایی نیز از طریق سامانه فروش ایران خودرو به نشانی ikcosales.ir در اختیار متقاضیان قرار خواهد گرفت.

ایکوپرس - یازدهمین مرحله ثبت درخواست خرید محصولات ایران خودرو در قالب طرح‌های فروش فوری و پیش‌فروش و بر اساس اولویت‌بندی متقاضیان از امروز (دوشنبه) آغاز می‌شود. در این مرحله، متقاضیان عادی، مشمولان طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و همچنین متقاضیان طرح جایگزینی خودروهای فرسوده امکان ثبت درخواست خرید خواهند داشت. طبق اعلام ایران خودرو، در این دوره ثبت‌نام نیازی به مسدودسازی حساب بانکی متقاضیان نیست. مهلت ثبت درخواست در سامانه خرید به نشانی ikco-

بود، این اتفاق کاملاً قابل پیش‌بینی بود. مرگ این مدل تنها چند سال پس از توقف تولید برادر کوچک‌ترش، فی‌یستا ST، رخ می‌دهد. جیم‌فارلی، مدیرعامل فورد، پیش‌تر در دفاع از حذف این هاج‌پک‌ها گفته بود که این شرکت با وجود محبوبیت بالای این خودروها در میان مشتریان، سودآوری واقعی از فروش آن‌ها نداشته است. حذف فی‌یستا در سال ۲۰۲۲ و موندنو یک سال قبل از آن، ضربه سنگینی به حضور فورد در بازار اروپا زده است. سهم بازار این شرکت در قاره سبز اکنون به تنها ۲.۲ درصد کاهش یافته که پایین‌تر از هیوندای و کیا (هر کدام با ۴ درصد) قرار می‌گیرد.

آخرین فوکوس ST از خط تولید خارج شد؛ تا پایان دهه‌ها سنت هاج‌پک‌های اسپرت فورد رقم بخورد و یکی از رقبای گلف GTI میدان را ترک کند. فورد با توقف تولید فوکوس ST به دهه‌ها سنت پرافتخار خود در ساخت هاج‌پک‌های اسپرت پایان داد. آخرین دستگاه از این خودروی محبوب روز جمعه، ۴ مهر ۱۴۰۴ (۲۶ سپتامبر ۲۰۲۵)، از خط تولید کارخانه زارلونیس در آلمان خارج شد. هرچند تولید مدل‌های استاندارد فوکوس هنوز ادامه دارد اما این وضعیت نیز دیری نخواهد پایید و تولید این مدل هم در ماه نوامبر برای همیشه متوقف خواهد شد. با توجه به این که فورد ماه‌ها پیش ثبت سفارش برای فوکوس ST را متوقف کرده



فورد فوکوس «اس‌تی» به آخر راه رسید



ویژه‌ها



دولت تعرفه واردات خودرو را ابلاغ کرد



مصوبه هیات وزیران در خصوص «اصلاح تبصره ۱ ماده ۱۲ آیین‌نامه اجرایی بند تبصره ۱ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور (موضوع واردات خودرو سواری)» توسط معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ شد. بر اساس این مصوبه، تعرفه واردات خودرو از ۴ تا ۱۶۵ درصد برای اجرا به وزارت صنعت، معدن و تجارت ابلاغ شد. تعرفه‌های فوق تا پایان سال ۱۴۰۵ معتبر است. همچنین در اجرای این تصویب‌نامه بند ج ماده ۴ و تبصره ماده ۱۹ آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۱ قانون ساماندهی صنعت خودرو در تاریخ ۲۴ تیر ۱۴۰۳ لازم‌الاجرا نیست.

دیگه چه خبر؟



سقف تسهیلات اسقاط موتور سیکلت فرسوده افزایش یافت



رئیس هیات عامل ایدرو، از افزایش سقف تسهیلات و تسریع اسقاط موتور سیکلت فرسوده خبر داد. فرشاد قمیعی معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «طرح جایگزینی موتور سیکلت‌ها با هدف هم‌زمان صرفه‌جویی اقتصادی، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌گی هوا در حال اجراست». قمیعی افزود: «طبق برآوردها، هر موتور سیکلت بنزینی برای پیمایش ۱۰ هزار کیلومتر حدود ۷۰۰ لیتر بنزین مصرف می‌کند که با جایگزینی موتور سیکلت‌های جدید، این میزان تا ۵۰ درصد کاهش می‌یابد و آثار مستقیمی بر بهبود کیفیت هوا و محیط زیست به‌ویژه در کلان‌شهرها خواهد داشت»

با توجه به استمرار صادرات محصولات در سال جاری شکل گرفت؛

بستر سازی سایپا برای افزایش توان صادراتی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بررسی عملکرد مالی شرکت سایپا در هشت‌ماهه سال جاری نشان می‌دهد که این خودروساز بزرگ کشور، در کنار تمرکز اصلی بر بازار داخلی، توانسته مسیر صادرات را فعال نگه دارد و حضور خود را در بازارهای خارجی حفظ کند.

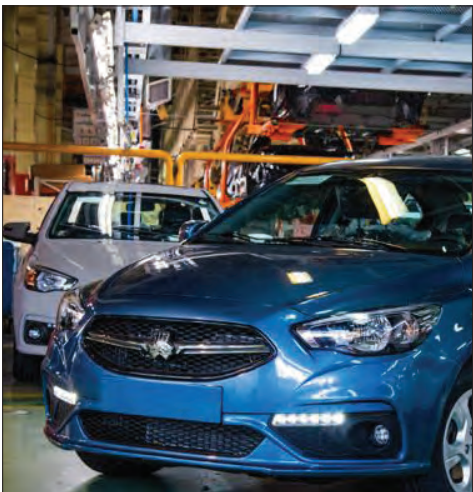
در این بازه زمانی، صادرات سایپا نزدیک به ۳۰۰ میلیارد تومان از مجموع درآمد شرکت را به خود اختصاص داده است، رقمی که هرچند در مقایسه با فروش داخلی سهم بسیار کمتری دارد، اما نشانه‌ای روشن از تداوم فعالیت‌های برون‌مرزی و حفظ بخشی از ظرفیت فروش در خارج از کشور به‌شمار می‌رود.

تداوم صادرات برای سایپا از منظر اقتصادی و راهبردی دارای آثار مثبت متعددی است.

یکی از مهم‌ترین مزایای صادرات، متنوع‌سازی منابع درآمدی شرکت و کاهش وابستگی کامل به بازار داخلی است.

این موضوع به‌ویژه در دوره‌هایی که بازار داخل با نوسان تقاضا یا محدودیت‌های سیاستی مواجه می‌شود، می‌تواند نقش مهمی در حفظ ثبات درآمدی و کاهش ریسک‌های عملیاتی ایفا کند.

صادرات همچنین به سایپا این امکان را می‌دهد که بخشی از ظرفیت تولید خود را به بازارهای خارجی اختصاص دهد و از بلااستفاده ماندن



خطوط تولید جلویی کند؛ امری که به افزایش بهره‌وری و بهبود ساختار هزینه‌ها منجر می‌شود.

از منظر مالی، صادرات هرچند در مقیاس محدود، منبعی برای کسب درآمد ارزی محسوب می‌شود.

این درآمد ارزی می‌تواند قدرت مانور شرکت را در تامین برخی نیازها افزایش داده و به بهبود مدیریت جریان نقدی کمک کند.

علاوه بر این، حضور در بازارهای خارجی به تقویت برند سایپا در سطح

منطقه‌ای کمک کرده و موجب افزایش شناخت محصولات این شرکت در میان مشتریان خارجی می‌شود.

این موضوع در بلندمدت می‌تواند زمینه‌ساز توسعه روابط تجاری پایدار و گسترش شبکه مشتریان در بازارهای هدف باشد.

فعالیت صادراتی همچنین سایپا را به ارتقای کیفیت محصولات و همسویی بیشتر با استانداردهای بین‌المللی سوق می‌دهد.

الزام به رعایت استانداردها و انتظارات بازارهای خارجی، می‌تواند به بهبود فرآیندهای تولید، افزایش کیفیت محصول و ارتقای توان رقابتی شرکت منجر شود؛ دستاوردی که آثار مثبت آن در بازار داخلی نیز قابل مشاهده خواهد بود.

تجربه حضور در بازارهای مختلف، فرصت انتقال دانش فنی، شناخت بهتر نیازهای متنوع مشتریان و ارتقای توان بازاریابی را نیز برای سایپا فراهم می‌کند.

با توجه به تجربه صادراتی موجود و بازارهایی که سایپا پیش‌تر در آن‌ها حضور داشته است، این شرکت از ظرفیت مناسبی برای توسعه صادرات در آینده برخوردار است. تمرکز بر بازارهای منطقه‌ای، به‌ویژه کشورهایی با نیازهای مشابه و هزینه‌های لجستیکی کمتر، می‌تواند زمینه رشد صادرات را فراهم کند.

برنامه‌ریزی هدفمند برای شناسایی بازارهای بالقوه، توسعه شبکه فروش و خدمات پس از فروش و تطبیق محصولات با شرایط و نیازهای بازارهای هدف، از جمله اقداماتی است که می‌تواند سهم صادرات را در سب درآمدی سایپا افزایش دهد.

در مجموع، تداوم صادرات در شرایط فعلی را می‌توان به‌عنوان یک نقطه قوت در عملکرد سایپا ارزیابی کرد.

دنده يك First gear

کامیون گاز سوز «فوتون» حمل‌ونقل را متحول می‌کند

حاضر جواب: تحول در حمل‌ونقل همیشه از جایی شروع می‌شود که راننده کامیون، صبح زود، قبل از روشن کردن موتور، یک نگاه عمیق به ساک بیندازد و بگوید: «امروز با هم کنار می‌آیم یا نه؟» حالا «گالاکسوس 16N» آمده تا این نگاه عمیق، کمی امیدوارانه‌تر شود. گازسوز است، آرام‌تر نفس می‌کشد و موقع حرکت، کمتر غر می‌زند. می‌گویند حمل‌ونقل را متحول می‌کند؛ فعلاً همین که راننده بتواند بدون استرس قیمت سوخت، بار را از مبدا به مقصد برساند، خودش یک تحول فلسفی است. اگر این کامیون بتواند کاری کند که راننده وسط مسیر مجبور نشود ماشین را نوازش کند و بگوید «تحمّل کن رسیدیم»، باید گفت مأموریتش را انجام داده است.

قیمت خودروهای چینی در بازار رو به افزایش است؟

حاضر جواب: پاسخ کوتاه: بله. پاسخ بلند: بله، با شیب ملایم. لیکن آرام و اعتدال‌به‌نفس کامل. خودروهای چینی در بازار ایران به مرحله‌ای رسیده‌اند که دیگر فقط خودرو نیستند؛ نوعی دارایی سیال‌اند که اگر امروز نخری، فردا حسرت می‌خوری چرا نخریدی. قیمت بالا می‌رود، اما امکانات هم بالا می‌رود؛ آن قدر که بعضی خریداران بعد از نشستن پشت فرمان می‌پرسند: این دکمه برای چی بود؟ بازار هم پاسخ می‌دهد: مهم نیست، مهم این است که هست.

راهکار موثر برای کنترل قیمت خودرو، آزادسازی واردات است

حاضر جواب: آزادسازی واردات شبیه باز کردن پنجره در یک اتاق پر از دود است. همه می‌دانند هوا بهتر می‌شود، فقط بحث این است که پنجره دقیقاً کی باز می‌شود و باد از کدام سمت می‌آید.

اگر واردات آزاد شود، بازار نفس می‌کشد، فروشندوها لیخند حرفه‌ای‌تری می‌زنند و خریدارها کمتر جمله معروف «فعلاً صبر می‌کنم» را تکرار می‌کنند.

در این حالت، قیمت‌ها هم یاد می‌گیرند کمی مودب‌تر رفتار کنند و با هر خبر، ناگهان چشم نکنند.

تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز

حاضر جواب: «رایگان» کلمه‌ای است که وقتی کنار «خودرو» قرار می‌گیرد، قلب راننده‌ها را نرم می‌کند. تبدیل رایگان یعنی همان خودروی قدیمی، با همان صندلی که کمی لق می‌زند، حالا یک انتخاب جدید دارد: بنزین یا گاز.

این یعنی آزادی عمل؛ یعنی صبح‌ها خودرو می‌پرسد: «امروز چی بخورم؟»

و راننده با لیخند می‌گوید: «هر چی به‌صرفه‌تره». خودرو هم راه می‌افتد، بدون غر زدن، بدون اعتراض.

صنعت خودرو نیاز به اصلاح ساختاری و تقویت بخش خصوصی دارد

حاضر جواب: صنعت خودرو شبیه ماشینی است که سال‌هاست در تفریق مانده؛ موتور سالم است، اما مسیر شلوع است. اصلاح ساختاری یعنی یک نقشه جدید، یک مسیر خلوت‌تر و شاید کمی هماهنگی بیشتر بین راننده، راهنما و چراغ راهنمایی. تقویت بخش خصوصی هم یعنی دادن فرمان به کسی که بلد است پیچ‌ها را نرم رد کند، نه با ترمز ناگهانی. اگر این اتفاق بیفتد، خودرو بالاخره از دنده یک خارج می‌شود.

برای چه؟



کاهش عرضه، شتاب انتظارات تورمی را افزایش داد

در کنار نوسانات ارزی، عواملی مانند کاهش عرضه از سوی خودروسازان، ابهام در سیاست‌های واردات و تداوم شکاف قیمت کارخانه و بازار آزاد، افزایش قیمت‌ها را تشدید کرده است. این متغیرها در کنار جهش نرخ ارز، به سرعت در انتظارات تورمی فعالان بازار منعکس شده و موج تازه‌ای از تقاضای غیرمصرفی و سفته‌بازانه را شکل داده‌اند. به گفته فعالان بازار، افزایش عرضه خودرو می‌تواند نقش موثری در مهار گرانی ایفا کند.

چرا؟



مهم‌ترین محرک جهش قیمت خودرو

فعالان بازار خودرو، افزایش نرخ دلار را اصلی‌ترین عامل جهش اخیر قیمت‌ها می‌دانند. به باور آنان، تب بازار ارز و رشد قیمت در بازارهای موازی، به سرعت به بازار خودرو نیز سرایت کرده و طی دو هفته گذشته، رکوردهای قیمتی قابل توجهی را به ثبت رسانده است. بررسی وضعیت بازار خودرو نشان می‌دهد هم‌زمان با حرکت صعودی نرخ ارز، قیمت خودروها با افزایش بین ۱۰ تا ۹۰ میلیون تومان وارد فاز جدیدی شده است.

چند تاند؟



افزایش قابل توجه نرخ خودرو

بازار خودرو در آذرماه، به‌ویژه طی دو هفته اخیر، هر روز با قیمت‌های تازه و شوک‌های جدیدی مواجه بوده است. با وجود این افزایش‌ها، حجم خرید و فروش همچنان در پایین‌ترین سطح قرار دارد. این وضعیت در حالی رقم خورده که در ماه‌های گذشته نیز معاملات بازار خودرو تقریباً به صفر رسیده بود، اما رشد دوباره نرخ دلار، فضای بازار را وارد مرحله‌ای از سردرگمی و انتظار کرده است.

شرکت موتورسازان تراکتورسازی ایران در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳،۸۵۴ میلیارد تومان درآمد شده است.

رشد درآمد شرکت «موتورسازان تراکتورسازی»

درآمد آبان ماه

449
میلیارد تومان



میزان رشد درآمد ۸ ماهه

13%

میزان درآمد ۸ ماهه

میلیارد تومان

3.854



آگوست بوده و عملکرد سیستم یک شکست تمام عیار محسوب می شود. در مجموع، فروش موستانگ در سال جاری با کاهش ۱۰.۱ درصدی به ۲۲ هزار و ۸۱۸ دستگاه رسیده؛ در حالی که این رقم در مدت مشابه سال ۲۰۲۴ برابر با ۳۶ هزار و ۴۸۵ دستگاه بود. این روند نزولی در حالی ادامه دارد که موستانگ تقریباً در بازار بی رقیب است. با توقف تولید شورولت کامارو و دوج چلنجر، این خودرو یکی از آخرین بازماندگان نسل خودروهای اسپرت آمریکایی به‌شمار می‌رود. با این حال به‌نظر می‌رسد این جایگاه نیز نتوانسته جلو کاهش محبوبیت آن را بگیرد. با تمام این اوصاف، فورد قصد ندارد به این سادگی از نماد خود دست بکشد.

فروش فورد موستانگ سسقوطی تاریخی را تجربه کرد و این خودرو نمادین را در مسیر ثبت بدترین سال فروش خود قرار داده است. زنگ خطر برای اسطوره آمریکایی به صدا درآمده و موستانگ در آستانه ثبت بدترین سال فروش در تاریخ خود قرار گرفته است. این نگرانی پس از آن تشدید شد که این خودرو عضلانی در ماه سپتامبر ۲۰۲۵ تنها یک هزار و ۸۰۳ دستگاه فروش داشت که افتی ۲۲.۴ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد. اگرچه آمار کلی فروش فورد در سه‌ماهه سوم سال میلادی مثبت بوده، اما جزئیات خبر از یک واقعیت تلخ برای موستانگ می‌دهد. با وجود رشد ۲.۵ درصدی فروش این مدل در سه‌ماهه اخیر، عمده این موفقیت مدیون ماه‌های جولای و

اسب عضلانی «فورد» خریدار ندارد!



تاسمان برای «کیا» سود چشمگیری نداشته است!



مدیر ارشد عملیات کیا استرالیا گفت اهداف این شرکت «کاملاً جاه‌طلبانه» بوده است. ورود جاه‌طلبانه کیا به بازار پیکاپ‌های انداز متوسط استرالیا با تاسمان، اصلاً موفقیت‌آمیز نبوده است. شرکت کره‌ای در ابتدا فروش ۲۰ هزار دستگاه تاسمان در سال اول را هدف قرار داده بود، اما آمار فعلی نشان می‌دهد تنها حدود نیمی از این تعداد محقق خواهد شد. از زمان عرضه کیا تاسمان در پنج ماه پیش تنها ۳ هزار و ۷۱۶ دستگاه فروخته شده است که ۲ هزار و ۲۶۲ دستگاه از آن بین ماه‌های ژوئیه و سپتامبر ثبت شده است. با این سرعت، فروش سالانه تقریباً به ۱۱ هزار و ۱۴۸ دستگاه خواهد رسید که تنها ۱۹ درصد

از برنامه‌ریزی تولید ۶۰ هزار دستگاه در کره جنوبی را نشان می‌دهد. تاسمان در حال حاضر سهم ناچیز یک تا ۱.۸ درصدی از بخش رقابتی پیکاپ‌های انداز متوسط استرالیا را در اختیار دارد که تحت سلطه تویوتا هایلوکس، فورد رنجر و نیسان ناوارا است. «دنیس پیکولی»، مدیر ارشد عملیات کیا استرالیا اذعان کرد که اهداف این شرکت «کاملاً جاه‌طلبانه» بوده است. او خاطر نشان کرد در حالی که مدل‌های ممتاز مانند X-Line و X-Pro فروش نسبتاً خوبی دارند، مدل‌های پایین‌رده ناوگانی نتوانسته‌اند مشتریان زیادی جذب کنند.

مرسدس بنز «جی‌ال‌سی» به روزرسانی می‌شود



مرسدس GLC که در سال ۲۰۲۲ دستخوش یک فیس‌لیفت اساسی شد، در حال آماده شدن برای یک به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای است. پرفروش‌ترین مدل مرسدس در سراسر جهان، در نسخه فیس‌لیفت از چراغ‌های جدید با الگوی ستاره‌ای که در CLA معرفی شد، بهره خواهد برد. نمونه‌های اولیه GLC اصلاح‌شده هنوز چراغ‌های عقب با گرافیک ستاره‌ای ندارند. خودروهای آزمایشی در هر دو نسخه شاسی‌بلند و کوپه دیده شده‌اند و استارت در جلو متمرکز شده است؛ جایی که چراغ‌های اصلاح‌شده، جلونچره باز طراحی شده و سپر تازه مشهود هستند. همچنین انتظار می‌رود کابین این مدل به‌روزرسانی شود. البته این احتمال هم وجود دارد

که GLC جدید از نمای جلو مشابه GLC EQ که در نمایشگاه بین‌المللی خودرو آلمان ۲۰۲۵ نمایش داده شد، استفاده کند با عناصری از آن را قرض بگیرد. انتظار می‌رود فیس‌لیفت GLC از نسل بعدی سیستم چندرسانه‌ای MBUX، شامل سیستم عامل مرسدس بنز بر خوردار شود CLA به یک کیلومتر شمار ۱۰.۲۵ اینچی و یک نمایشگر لمسی ۱۴ اینچی مجهز است و یک نمایشگر ۱۴ اینچی اختیاری برای سر نشین ارائه می‌دهد. در حال حاضر از نسل سوم MBUX استفاده می‌کند که ادغام مسیر یابی فراگیر MBUX و دستیاب پارک MB. DRIVE را محتمل می‌کند.

شرایط مالی «نیسان» با وجود کاهش هزینه‌ها همچنان نامطلوب است؛

صنعت خودرو ژاپن به دنبال شرکای جدید



نمی‌گیرد و تنها وظیفه شارژ باتری را بر عهده دارد. نیروی محرکه خودرو توسط موتورهای الکتریکی تامین می‌شود. این روش اجازه می‌دهد موتور احتراق داخلی همیشه در کارآمدترین حالت خود کار کند. این سیستم در نسل بعدی نیسان روگ (نیسان ایکس تریل) مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

مسیرهای جایگزین

این شرایط بازتابی از چالش‌های گسترده‌تر صنعت خودرو جهانی است. گذار به خودروهای برقی و هیبریدی، فشارهای ناشی از قوانین زیست‌محیطی و رقابت شدید با شرکت‌های چینی و اروپایی، همگی شرایطی ایجاد کرده‌اند که شرکت‌های سنتی مانند نیسان را به بازنگری در مدل کسب و کار خود وادار کرده است. نیسان تلاش دارد با اشتراک فناوری هیبریدی e-Power با دیگر خودروسازان، بخشی از هزینه‌های توسعه را جبران کند.

این فناوری که موتور احتراق داخلی را صرفاً برای شارژ باتری به کار می‌گیرد و نیروی محرکه را از موتورهای الکتریکی تامین می‌کند، می‌تواند به عنوان مزیتی رقابتی مطرح شود.

شرایط مالی نیسان پیامدهای جدی برای بازار جهانی دارد. این شرکت در گذشته یکی از ستون‌های اتحاد رنو-نیسان

به طرز جدی کاهش یابد. با نگاهی به آخرین محصول معرفی شده نیسان یعنی نیسان ایکس تریل هیبرید که در واقع همان میتسوبیشی اولتندر با نشان متفاوت است، این سوال برای بسیاری مطرح می‌شود که آیا نیسان برای رسیدن به اهدافش برنامه‌ریزی خاصی دارد؟ یا این حال پونز پاندیکوئیرا معتقد است نیسان مزایای بسیاری برای ارائه به خودروسازان دارد.

این شرکت مایل است با سایر خودروسازان برای تولید نسل بعدی پیکاپ نیسان فرانتریز گفت‌وگو کند. یکی از مزیت‌های نیسان فرانتریز این است که این پیکاپ در ایالات متحده تولید می‌شود؛ بنابراین از تعرفه ۲۵ درصدی برای پیکاپ‌های وارداتی به بازار آمریکا مستثنی است. نیسان قصد دارد روی شاسی فرانتریز، نسل بعدی نیسان اکسترا را نیز تولید کند؛ خودرویی که در ایران با نام نیسان رونیز شناخته می‌شود. این خودرو قابلیت پذیرش سیستم‌های هیبریدی را نیز خواهد داشت. این فرصت می‌تواند برای خودروسازانی که در مورد ساخت یک شاسی بلند واقعی با پیش‌رانه هیبریدی تردید دارند، فرصت مناسبی باشد. نیسان همچنین می‌خواهد تا سیستم هیبریدی خود موسوم به e-Power را با دیگر خودروسازان به اشتراک بگذارد. در این سیستم، موتور احتراق داخلی هیچ‌وقت به صورت مستقیم با چرخ‌ها ارتباط



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

صنعت خودروسازی جهان در دهه اخیر بیش از هر زمان دیگری با فشارهای متنوع اقتصادی و فناورانه روبه‌رو شده است. از یک سو، رقابت شدید میان برندهای آسیایی و اروپایی برای تسلط بر بازار خودروهای برقی و هیبریدی، مسیر تازه‌ای را پیش روی خودروسازان قرار داده که مملو از چالش و فرصت است. از سوی دیگر، قوانین سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و تغییر الگوهای مصرف در بازارهای بزرگ، شرکت‌های سنتی را وادار کرده تا برای بقا و رشد مسیرهای تازه‌ای را امتحان کنند.

این شرایط سبب شده است کاهش هزینه‌ها یا بازنگری در ساختار تولید در بسیاری از خودروسازان با سابقه نتواند نقش چشمگیری در تحقق اهداف در این بخش از صنعت داشته باشد. آن‌ها باید به دنبال راهکارهای نوآورانه، همکاری‌های استراتژیک و بازتعریف جایگاه خود در بازار جهانی باشند. در چنین فضایی، هر تصمیم مدیریتی یا تغییر در استراتژی می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای آینده یک برند داشته باشد؛ از میزان اعتماد سرمایه‌گذاران گرفته تا توانایی رقابت در برابر موج تازه تولیدکنندگان چینی و آمریکایی.

تلاش‌هایی که کافی نبودند!

نیسان با وجود کاهش هزینه‌ها نتوانسته سهم خود را در بازار جهانی حفظ کند و از این رو برای طراحی و تولید محصولاتش به دنبال شرکای جدید است. اگر این خودروساز ژاپنی نتواند یک شریک استراتژیک و سطح بالا پیدا کند، ناچار است به شرکت در پروژه‌های انفرادی روی بیاورد. به گفته «پونز پاندیکوئیرا»، معاون ارشد و مدیر ارشد تولید و برنامه‌ریزی محصولات نیسان در قاره آمریکا، این شرکت به دنبال همکاری با خودروسازان برای پروژه‌های مختلف است. البته این همکاری‌ها باید یک شراکت واقعی باشد، نه یک معامله سریع تا بحران مالی نیسان

خبر News

تبدیل آسان تمام‌برقی به هیبریدی

شرکت هورس پاورترین (Horse Powertrain) اوایل امسال از راهکار جدید خود با نام «پیش‌رانه هیبریدی آینده» رونمایی کرد. این سیستم پیش‌رانه همه‌کاره از سال ۲۰۲۷ به بازار عرضه می‌شود و هدفی مشخص را دنبال می‌کند. پیش‌رانه جدید هورس پاورترین به خودروسازان اجازه می‌دهد تا پلت‌فرم‌های مخصوص خودروهای تمام‌الکتریکی (BEV) را به سادگی و با جایگزین کردن موتور الکتریکی و گیربکس روی محور جلو به موتور هیبریدی به یک خودرو دوگانه‌سوز برقی-بنزینی تبدیل کنند. این سیستم جدید در دو مدل اصلی عرضه می‌شود. هر دو نسخه از یک موتور احتراق داخلی ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر بهره می‌برند. مدل



نخست نسخه پرفورمنس با عملکرد بالا است که دو موتور الکتریکی و ۷۴۰ میلی‌متر عرض دارد. یکی از موتورهای برقی روی شفت خروجی موتور بنزینی و دیگری روی شفت خروجی گیربکس قرار دارند. در نسخه فوق‌فشرده با اولترا کامپکت، تنها یک موتور بنزینی به کار رفته است که بین موتور بنزینی و گیربکس قرار دارد. این نسخه ۶۵۰ میلی‌متر عرض دارد. علاوه بر موارد بالا، شرکت هورس در حال بررسی یک نسخه ۳ سیلندر است که می‌تواند عرض مجموعه را ۷۰ میلی‌متر نسبت به نسخه‌های چهار سیلندر کاهش دهد. هر سه ترکیب فنی بخشی از خانواده «X-Range» این شرکت هستند که به عنوان راهکارهایی برای غنی‌سازی پلت‌فرم‌های برقی با راهکارهای احتراقی و هیبریدی توصیف شده‌اند. هر دو نسخه پیش‌رانه هیبریدی هورس پاورترین به مجموعه‌ای کامل از قطعات الکترونیک قدرت مجهز هستند که شامل مبدل DC/AC برای تغذیه ادوات داخلی خودرو، شارژر آنبورد و تقویت‌کننده شارژ ۸۰۰ ولتی است. این واحدها به صورت عرضی نصب می‌شوند. طراحی آن‌ها به گونه‌ای است که در بخش بالایی باریک و در بخش پایینی عریض‌تر هستند تا با استانداردهای ایمنی تصادف تطابق داشته باشند.

تعویض سپر هستیم که اکنون ورودی‌های هوای بزرگ‌تری دارد. این سپر جدید، چهره خودرو را تهاجمی‌تر کرده است. البته سپر جدید اسپوفک تنها جنبه زیبایی ندارد و باعث کاهش بلند شدن دماغه خودرو در سرعت‌های بالا می‌شود. رکاب‌های جدید باعث شده‌اند خودرو کشیده‌تر و خوابیده‌تر به نظر برسد. در نمای عقب نیز اسپویلر جدیدی روی لبه صندوق قرار گرفته است. همچنین مشتریان می‌توانند از بین دو دیفیوزر با اگزوز پیدا یا پنهان، یکی را برای خودرو خود انتخاب کنند. طبق سنت همیشگی اسپوفک، رنگ‌های رولزرویس گوست با همکاری شرکت آمریکایی ووسن (Vossen) ساخته شده‌اند. این رنگ‌ها از مدل Spofec SP4 با سایز ۲۲ اینچ هستند و پره‌های دو تایی آن در ۴۸ رنگ مختلف قابل سفارش است.

اسپوفک (Spofec)، زیرمجموعه گروه مشهور نوبتک است که به صورت اختصاصی در زمینه تیونینگ خودروهای رولزرویس فعالیت می‌کند. بسیاری فکر می‌کنند خودرویی قدرتمند و لوکس همانند رولزرویس گوست بک‌بج (Black Badge) نیازی به ارتقا ندارد؛ با این حال اسپوفک، تیونر آلمانی نظر دیگری دارد. این شرکت با ارائه یک کیت بدنه جدید و ارتقای فنی، رولزرویس گوست را به یک سدان فوق‌لوکس با قدرت باورنکردنی تبدیل کرده است. اسپوفک زیرمجموعه گروه مشهور نوبتک است که به صورت اختصاصی در زمینه تیونینگ خودروهای رولزرویس فعالیت می‌کند. این شرکت برای افزایش ابهت سدان گوست، کیت بدنه فیبر کربنی جدیدی را برای این خودرو طراحی کرده است. در نمای جلو شاهد



کده در آن غرش گوش‌نواز بیش‌رانه V8 به‌وضوح شنیده می‌شود، این خبر را اعلام کرد. این مدل جدید با کیت بدنه ته‌اجمی تر، وزن کمتر و تمرکز بر لذت رانندگی، فصل جدیدی را در تاریخ کانتیننتال GT رقم خواهد زد. ظاهر سوپراسپرت جدید کاملاً خودرویی وحشی را نشان می‌دهد. سپر جلو با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر، یک اسپلیتر برجسته و کاناردهای دوگانه باز طراحی شده است. در نمای جانبی، رنگ‌های آلیاژی جدید با رنگ مشکی خودنمایی می‌کنند و در بخش عقب، یک پاله بزرگ ثابت، دیفیوزر غفلانی‌تر و چهار خروجی اکزوز، شخصیت سرکش این خودرو را تکمیل می‌کنند. شاید جالب‌ترین بخش داستان، زیر کاپوت این هیولانهفته باشد.

بنتلی جدیدترین نسخه کانتیننتال سوپراسپرت را آماده رونمایی کرده که با پیش‌رانه V8 محرک عقب، به‌سنت‌ها بازگشته و برای رانندگی خالص طراحی شده است. در دورانی که غول‌های خودروسازی به‌سمت قوای محرکه هیبریدی و تمام‌برقی حرکت می‌کنند، بنتلی با انتشار تیزر جدیدترین محصول خود، طرفداران اصالت و هیجان خالص رانندگی را به‌وجود آورده است. این شرکت بریتانیایی آماده است تا نام پر آوازه سوپراسپرت را برای یک نسخه ویژه و تولید محدود از کانتیننتال GT احیا کند؛ خودرویی که برخلاف پرچمدار فعلی به یک پیش‌رانه قدرتمند V8 تونین‌توربو و سیستم دیفرانسیل عقب مجهز خواهد بود. بنتلی با انتشار یک ویدئوی کوتاه و مرموز



بنتلی «کانتیننتال» سوپراسپرت دیفرانسیل عقب می‌شود



نیسان سیلفی E-POWER آمیتیس پلاس در بازار به ۴ میلیارد تومان رسید؛

نرخ خودروهای داخلی و مونتاژی همچنان در مسیر صعود



رد کرده است، اما کارشناسان معتقدند بازار خودرو و همواره بر اساس عرضه و تقاضا حرکت می‌کند و الزماً تابع سیاست‌های دستوری نخواهد بود.

بازار خودرو پر تب و تاب‌تر از همیشه

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۲ تا ۳۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان، دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۲۵ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۲۲ میلیون تومان، شاهین (سلساروف و ESP) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۴۵ میلیون تومان، نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۵ میلیون تومان و اطلس (بدون سلساروف) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۳۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، لوکاتو L7 (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ارزش هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد تومان، کیا اسپورت تیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد تومان، نیسان سیلفی E-POWER پلاس (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد تومان و چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید.

معامله می‌شدند، طی دو هفته اخیر با جهش‌های چند ده تا چند صد میلیون تومانی وارد کانال‌های قیمتی جدید شده‌اند. قیمت اغلب خودروهای داخلی در هفته منتهی به آذرماه ۱۴۰۴ بیش از ۱۰ درصد افزایش داشته، اما این بار برخلاف هفته‌های گذشته، بیشترین رشد قیمت به خودروهای مونتاژی اختصاص یافته است. در میان مونتاژی‌ها، لوکاتو L7 با افزایش قیمت ۳۲۰ میلیون تومانی طی سه هفته گذشته، ۳ میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان بر چسب قیمت خورده است. پس از آن، کی‌ام‌سی T8 با جهش ۲۰۰ میلیون تومانی به‌نرخ ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان معامله می‌شود. قیمت کی‌ام‌سی J7 نیز با رشد ۱۷۰ میلیون تومانی به حدود ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسیده است. دیگنیتی پرایم نیز با افزایش ۱۵۰ میلیون تومانی، ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان در بازار بر چسب قیمت خورده که نشان می‌دهد خودروهای مونتاژی بیش از سایر محصولات تحت‌تاثیر نوسانات اقتصادی و انتظارات تورمی قرار دارند. در بازار خودروهای داخلی نیز رشد قیمت‌ها ادامه دارد. پژو ۲۰۷ پانورامادنده‌ای با عبور از مرز یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان افزایش قابل توجهی را تجربه کرده است. تارا اتوماتیک V4 بیشترین رشد را در میان داخلی‌ها داشته و با افزایش ۱۸۰ میلیون تومانی، به حدود یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسیده است.

سورن پلاس دوگانه‌سوز (مخزن بزرگ) نیز ۱۷۰ میلیون تومان گران شده و با قیمت یک میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان عرضه می‌شود. قیمت شاهین GL با رشد بیش از ۱۸۰ میلیون تومان به یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسیده و سه‌سهند S نیز با افزایش حدود ۱۰۰ میلیون تومانی، در محدوده ۸۶۰ میلیون تومان معامله می‌شود.

کارشناسان علاوه بر کمبود عرضه و جهش نرخ دلار، مصوبه اخیر دولت درباره بنزین و حذف سهمیه برخی خودروها را نیز از عوامل جدید تحریک قیمت‌ها در بازار خودرو می‌دانند. این تصمیم می‌تواند تقاضا برای خودروهای زیر یک میلیارد تومان را افزایش داده و زمینه‌ساز موج تازه‌ای از گرانی در این بخش از بازار شود. اگرچه وزارت صمت اعلام کرده تمایلی به افزایش دوباره قیمت‌ها ندارد و درخواست یکی از خودروسازان را



احسان ناصر بابلی e.nasari@autoworld.ir

بسیاری از متقاضیان خودرو ناتوان از تهیه و خرید آن باشند. کارشناسان نوسانات ارزی و کمبود عرضه را از عوامل اصلی گرانی خودرو در بازار می‌دانند.

بازار خودرو در آذرماه، به‌ویژه طی دو هفته اخیر، هر روز با قیمت‌های تازه و شوک‌های جدید مواجه بوده است. با وجود این افزایش‌ها، حجم خرید و فروش همچنان در پایین‌ترین سطح قرار دارد. این وضعیت در حالی رقم خورده که در ماه‌های گذشته نیز معاملات بازار خودرو تقریباً به صفر رسیده بود؛ اما رشد دوباره نرخ دلار، فضای بازار را وارد مرحله‌ای از سردرگمی و انتظار کرده است. فعالان بازار خودرو افزایش نرخ دلار را اصلی‌ترین عامل جهش اخیر قیمت‌ها می‌دانند. به‌باور آن‌ها، تب بازار ارز و رشد قیمت در بازارهای موازی، به‌سرعت به بازار خودرو نیز سرایت کرده و طی دو هفته گذشته، رکوردهای قیمتی قابل توجهی را به‌ثبت رسانده است.

بررسی وضعیت بازار خودرو در هفته پایانی آذرماه نشان می‌دهد هم‌زمان با حرکت صعودی نرخ ارز، قیمت خودروهای داخلی بین ۱۰ تا ۱۱۵ میلیون تومان رشد داشته است. بازار خودرو در این روزها تلاش می‌کند از موج قیمتی ارز عقب‌نماند؛ به‌گونه‌ای که سرعت تغییر قیمت‌ها فرصت مقایسه نرخ روز قبل را نیز از بسیاری از خریداران گرفته است. در کنار نوسانات ارزی، عواملی مانند کاهش عرضه از سوی خودروسازان، ابهام در سیاست‌های واردات و تلاطم شکاف قیمت کارخانه و بازار آزاد، روند افزایش قیمت‌ها را تشدید کرده است. این متغیرها در کنار جهش نرخ ارز، به‌سرعت در انتظارات تورمی فعالان بازار منعکس شده و موج تازه‌ای از تقاضای غیرمصرفی و سفته‌بازانه را شکل داده است.

سعید مومتمنی، رئیس پیشین اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو تهران با اشاره به کاهش محسوس عرضه در بازار می‌گوید: «زمانی که عرضه خودرو بالا باشد، نوسانات قیمت اثرگذاری کمتری دارند؛ اما با کاهش عرضه و هم‌زمانی آن با نوسانات ارزی، دست فروشنده‌گان برای افزایش قیمت بیشتر از قبل باز می‌شود. در چنین شرایطی تغییر انتظارات باعث می‌شود فروشندگان خودرو مدام مطالبه بیشتری را از خریداران و متقاضیان طلب کنند.»

به گفته فعالان بازار، افزایش عرضه خودرو و ثبات در بازار ارز می‌تواند نقش موثری در مهار موج گرانی ایفا کند. در شرایط فعلی کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان مانع شکل‌گیری تقاضای واقعی شده و بخش عمده معاملات در فضای انتظاری انجام می‌شود. بازار خودرو بیش از گذشته همسودا دلار حرکت می‌کند و به‌اخبار اقتصادی حساس شده است؛ به‌طوری که خرید خودرو برای مصرف‌کنندگان جدید تقریباً غیرممکن شده حتی دارندگان خودرو نیز توان ارتقای وسیله نقلیه خود را از دست داده‌اند. بررسی بازار و سایت‌های خرید و فروش خودرو نشان می‌دهد خودروهایی که تا یک ماه قبل در محدوده‌های قیمتی قابل پیش‌بینی

توسعه صنعت خودرو رکیه و تجربه‌های آن برای ایران

درس آموخته‌های صنعت خودرو ترکیه برای ایران

صنعت خودرو ترکیه طی دهه‌های گذشته با استفاده از سیاست‌های صنعتی هدفمند و رویکردی نظام‌مند، به یکی از بازیگران اصلی در صنعت خودروسازی جهانی تبدیل شده است.

این کشور با تولید سالانه بیش از ۱.۴ میلیون دستگاه خودرو و صادرات به بیش از ۱۰۰ کشور، از ظرفیت‌های شرکت‌های بین‌المللی و بومی بهره‌برداري کرده است. در مقابل، صنعت خودرو ایران با وجود ظرفیت‌های تولیدی بالا و بازار داخلی گسترده، هنوز با چالش‌هایی نظیر ضعف در زنجیره تأمین، کمبود فناوری‌های روز، عدم جذب سرمایه‌گذاری خارجی و عدم انطباق استانداردها با بازارهای جهانی مواجه است.

تجربه ترکیه در چند حوزه برای ایران قابل توجه است: صنعت خودرو این کشور موفقیت خود را مدیون ثبات در سیاست‌گذاری و نهادسازی تخصصی است. نهادهایی مانند وزارت صنعت و فناوری و سازمان استاندارد، به اجرای سیاست‌های منسجم کمک کرده‌اند. در ایران، بی‌ثباتی سیاست‌ها و تغییرات مکرر مدیریتی مانع اجرای موثر برنامه‌های صنعتی شده است. تقویت ساختار حکمرانی و ایجاد نهادهای تخصصی می‌تواند اعتماد سرمایه‌گذاران را افزایش دهد و برنامه‌ریزی بلندمدت را ممکن سازد.

در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، ترکیه با مشوق‌های مالیاتی و توسعه زیرساخت‌های بیش از ۲۲ میلیارد دلار جذب کرده است. ایران به‌دلیل پیچیدگی‌های قانونی، تحریم‌ها و بی‌ثباتی اقتصادی، با مشکلات زیادی روبه‌رو است. شفاف‌سازی قوانین و رفع موانع اداری برای جذب سرمایه‌گذاران ضروری است تا فناوری‌های نوین وارد کشور شوند.

ترکیه با رعایت استانداردهای بین‌المللی توانسته محصولات خود را صادر کند؛ اما ایران به‌دلیل ضعف در انطباق با استانداردها و کمبود نظارت، بازارهای جهانی را از دست داده است. ارتقای کیفیت و استاندارد‌ها برای توسعه صادرات ضروری است. حمایت از برندهای بومی مانند برند «TOGG» در ترکیه، نقش مهمی در توسعه صنعت خودرو این کشور دارد. ایران باید به توسعه برندهای داخلی و نوآوری توجه کند تا وابستگی به واردات کاهش یابد و اشتغال پایدار ایجاد شود.

سرمایه خارجی، نقش مهمی در رشد صنعت خودرو ایفا کرده است. اتحادیه تولیدکنندگان خودرو (OSD) که شامل ۱۳ شرکت بزرگ خودروساز است، بیش از ۸۰ درصد تولید خودرو در کشور را پوشش می‌دهد و در سیاست‌گذاری و نوآوری‌های صنعتی مشارکت فعال دارد. از سوی دیگر، اتحادیه صادرکنندگان خودرو (OİB) با حمایت از صادرات، در سال ۲۰۲۲ بیش از ۳۱ میلیارد دلار صادرات خودرو را تسهیل کرد.

موفقیت این نهادها در صنعت خودرو ناشی از هماهنگی موثر، شفافیت در سیاست‌گذاری و همکاری مستمر بین بخش‌های دولتی و خصوصی است که باعث شکل‌گیری زنجیره ای منسجم از سیاست‌گذاری، تولید و صادرات شده است. این مدل حکمرانی صنعتی می‌تواند به‌عنوان الگویی موفق برای کشورهایی مانند ایران مورد استفاده قرار گیرد.

جایگاه و وضعیت کنونی صنعت خودرو ترکیه

در سال ۲۰۲۴، صنعت خودرو ترکیه بیش از ۱.۴ میلیون دستگاه خودرو تولید کرد. ترکیه در رتبه دوازدهم جهان و سوم اروپا قرار گرفت. نیمی از تولیدات توسط شرکت‌های داخلی و خارجی انجام شد. نرخ رشد سالانه تولید خودرو در این کشور بین سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۲۴ حدود ۷ درصد بوده است. ارزش بازار خودرو در سال ۲۰۲۴ برابر با ۲۶.۹ میلیارد دلار است و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۳ به ۴۳.۲ میلیارد دلار برسد. ترکیه در سال ۲۰۲۴ بیش از یک میلیون دستگاه خودرو صادر کرد که ۷۳ درصد آن شامل تولیدات این کشور می‌شود. برند بومی «TOGG» نخستین خودرو برقی ترکیه را عرضه کرد و در سال ۲۰۲۳ پر فروش‌ترین خودرو برقی کشور شد. برندهای خارجی مانند Ford Otosan و Tofaş نیز نقش مهمی در این زمینه دارند. در ترکیه بیش از یک‌هزار و ۱۰۰ تأمین‌کننده قطعات و ۱۶۶ مرکز تحقیق و توسعه فعال هستند. این مراکز به تقویت زنجیره تأمین و نوآوری کمک می‌کنند. تجربه ترکیه نشان می‌دهد ترکیب سیاست صنعتی هوشمند، جذب فناوری خارجی و تنوع بازارهای صادراتی، رشد پایدار را در صنعت خودرو رقم می‌زند. ایران برای بهبود وضعیت خود نیازمند بازنگری در ساختار حاکمیتی و تدوین استراتژی صادرات محور است.

رقابت‌پذیری محصولات ترکیه در بازارهای اروپایی شد. تسهیل صادرات از طریق حذف تعرفه‌ها و مقررات، رشد تولید و صادرات را تسریع کرد. طبق آمار سازمان صنعت خودرو جهانی در سال ۲۰۲۲، ترکیه با تولید بیش از ۱.۴ میلیون دستگاه خودرو، در جایگاه چهاردهم جهانی قرار گرفت. ارزش صادرات خودرو و قطعات مرتبط به ۳۱ میلیارد دلار رسید که معادل حدود ۱۵ درصد از کل صادرات صنعتی این کشور است. در حال حاضر، بیش از ۱۳



شرکت بین‌المللی در صنعت خودرو ترکیه فعالیت می‌کنند و حدود ۵۰۰ هزار نفر در این بخش مشغول به کار هستند. ترکیه با استفاده از موقعیت جغرافیایی خود به عنوان پلی بین اروپا و آسیا و ایجاد زیرساخت‌های مناسب، توانسته است به هاب منطقه‌ای تولید خودرو تبدیل شود. نیروی کار ماهر و هزینه‌های رقابتی، مزیت‌های اضافی این کشور در صنعت خودرو است.

نهادهای سیاست‌گذار در صنعت خودرو ترکیه

توسعه صنعت خودرو ترکیه حاصل همکاری موثر و هماهنگی میان نهادهای مختلف است. وزارت صنعت و فناوری ترکیه به‌عنوان نهاد راهبردی، سیاست‌های کلان این صنعت را تدوین می‌کند و هدف‌گذاری کرده تا سال ۲۰۳۰ این کشور به هاب تولید خودروهای برقی و هوشمند در منطقه تبدیل شود. سازمان استاندارد ترکیه مسئول نظارت بر کیفیت تولیدات و تطابق آن‌ها با استانداردهای اروپایی است. همچنین سازمان توسعه و سرمایه‌گذاری ترکیه طی دو دهه گذشته با جذب بیش از ۲۲ میلیارد دلار

صنعت خودرو در کشورهایی در حال توسعه، نقش مهمی در رشد اقتصادی دارد.

ترکیه در دو دهه اخیر با سیاست‌های صنعتی مناسب، توسعه زیرساخت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری خارجی، به قطب خودروسازی منطقه تبدیل شده است. طبق گفته وزارت صنعت و فناوری این کشور در سال ۲۰۲۲، ترکیه بیش از ۱.۵ میلیون خودرو تولید کرد که بیشتر از ۷۰ درصد آن صادر شد. همکاری برندهای بین‌المللی مانند فورد و رنو، فناوری و بهره‌وری را افزایش داده است.

ایران با وجود ظرفیت صنعتی و نیروی انسانی زیاد، با مشکلاتی مانند وابستگی به واردات قطعات، ضعف زنجیره تأمین مواجه است. کاهش واردات قطعات و موانع بوروکراتیک، تولید خودرو را محدود کرده‌اند و با الگوبرداری از ترکیه، ایران می‌تواند با بهبود سیاست‌ها و توسعه زیرساخت‌ها، صنعت خودرو را پیشرفت دهد و جایگاه خود را در بازارهای منطقه و جهان بهتر کند.

معرفی و تاریخچه صنعت خودرو ترکیه

صنعت خودرو ترکیه از دهه ۱۹۶۰ با پروژه اولین خودرو ملی «Devrim» آغاز شد؛ این پروژه، هرچند از نظر تجاری موفق نبود، نقش کلیدی در ایجاد پایه‌های فنی و صنعتی خودرو در ترکیه داشت. این نشان‌دهنده اهمیت پروژه‌های تحقیق و توسعه حتی بدون موفقیت فوری در توسعه صنعتی است. در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰، ترکیه با جذب سرمایه‌گذاری مشترک از شرکت‌های بین‌المللی مانند رنو، فیات و فورد، باعث انتقال فناوری و دانش فنی به ترکیه شد. این سرمایه‌گذاری‌ها نقش مهمی در توسعه ظرفیت تولید انبوه و ایجاد زنجیره تأمین داخلی داشت. عضویت در اتحادیه گمرکی اروپا در سال ۱۹۹۶ بازارهای صادراتی ترکیه را گسترش داد و باعث افزایش



دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی از آن به ۱۱۵ نیوتون متر می‌رسد. اما بیک توان خروجی از این موتور الکتریکی به ۱۰۰ اسب‌بخار در دور ۷۵۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. این موتور برقی سه فاز آب-هواخنک حداکثر دور موتور ۷۵۰۰ آرپی‌ام دارد که چنین قابلیتی منجر به برتری آنر جیکا اکسپریا می‌شود. جالب است بدانید برای این مدل یک گیربکس تک‌سرعت سه‌حالت در نظر گرفته شده که به واسطه زنجیر نسل جدید برای انتقال قدرت به چرخ عقب صورت می‌گیرد. همچنین در این مدل از نسل جدید رولبرینگ‌ها بهره گرفته شده که کم‌ترین میزان ارتعاش لحظه‌ای را در زمان لانچ (حرکت سریع) ایجاد می‌کند.

آنر جیکا اکسپریا در بطن خود یک موتور پر توان الکتریکی را جا داده است که از نوع سنکرون مغناطیس دائم با شش‌رابط متغیر یا PMSynRM به‌شمار می‌رود. بر این اساس موتور الکتریکی مربوطه به‌لطف ساختار جدید در استاتور آن و سیم‌پیچ نسل جدید و مبتنی بر آب-هواخنک عملکرد بسیار خوبی دارد. این موتور الکتریکی سه‌فاز بوده‌می‌تواند حداکثر تا ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. از آن‌جا که شاسی و بدنه آنر جیکا اکسپریا از نوع آلومینیوم و فریم‌های پلاستیک فشرده‌است، گشتاور این موتور الکتریکی محدود شده‌است. بر این اساس حداکثر توان خروجی از این موتور الکتریکی به ۸۰ اسب‌بخار در ۷۰۰۰ آرپی‌ام (دور در



«آنر جیکا اکسپریا»
ادونچر بایک تمام‌برقی

اطمینان خاطر به سبک هیبریدی و الکتریکی چگونه است؟

آینده ایمنی در مسیر سبز

تحلیل نتایج ایمنی خودروهای هیبریدی و تمام‌الکتریکی

در نهایت بررسی‌ها نشان می‌دهد خودروهای تمام‌الکتریکی (EV) جدید توانسته‌اند امتیازات مشابه یا حتی بهتر از مدل‌های بنزینی و دیزلی را در تست‌های تصادف گوناگون از آن خود کنند. این تست‌ها در زمینه حفاظت از سرنشینان بزرگسال و کودک بوده که به‌خوبی گویای ایمنی خودروهای تمام‌الکتریکی و هیبریدی است. همچنین در بسیاری از تست‌ها، خودروهای هیبریدی نیز به‌دلیل وزن بیش‌تر و توزیع بهتر آن، مزایای ایمنی ساختاری بالاتری در مقایسه با مدل‌های دیگر داشته‌اند که از آن جمله می‌توان به تویوتا کمری هیبریدی XV80 اشاره کرد که این مهم را به‌خوبی ثابت کرده‌است. با این حال سیستم‌های پیشرفته کمکی راننده یکی از بخش‌های کلیدی در امتیاز نهایی هستند و برخی هیبریدی‌ها (HEV) و تمام‌الکتریکی‌ها (EV) توانسته‌اند امتیازهای کاملی را در این زمینه به‌خود اختصاص دهند.

نقاط قوت و چالش‌ها در ایمنی هیبریدی‌ها و الکتریکی‌ها



همان‌طور که گفته شد خودروهای هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و تمام‌الکتریکی نقاط قوت و ضعف گوناگونی دارند. اما به‌طور کلی می‌توان گفت طراحی بدنه فاقد موتور احتراق داخلی سبب افزایش فضای جذب انرژی در برخورد می‌شود و این از نقاط قوت خودروهای هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و تمام‌الکتریکی به‌شمار می‌رود. همچنین وزن بیش‌تر باتری‌ها می‌تواند به افزایش پایداری در برخی تصادفات کمک کند. در عین حال سیستم‌های ایمنی فعال پیشرفته در برخی مدل‌ها امتیازات مهمی در جلوگیری از تصادف کسب کردند. در مقابل خطرات مربوط به باتری پس از برخورد، مانند احتمال آتش‌سوزی در صورت طراحی نامناسب از جمله مهم‌ترین چالش‌ها در خودروهای تمام‌الکتریکی، هیبریدی و پلاگین-هیبریدی به‌شمار می‌رود. همچنین در این نوع از خودروها نیاز است که سیستم کمکی پیشرفته‌راندگی بهبود یابد؛ چرا که خودروهای هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و به‌ویژه تمام‌الکتریکی قابلیت هوشمندسازی بالاتری در مقایسه با مدل‌های سنتی و احتراق داخلی دارند.

چرا تست تصادف برای مشتریان مهم است؟



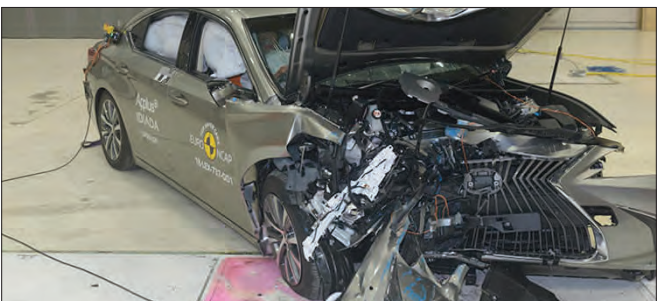
در حقیقت تضمین ایمنی واقعی در خرید خودرو تاثیر چشمگیری دارد. به این معنا که امتیازات پنج ستاره یا اهدای جوایز TOP SAFETY PICK بازتاب واقعی عملکرد خودرو در سناریوهای مشابه تصادفات واقعی به‌شمار می‌روند. بر این اساس انتشار نتایجی که از تست‌های یوروانکپ، موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) و سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه (NHTSA) حاصل می‌شود، به مصرف‌کننده کمک می‌کند تا انتخاب آگاهانه، یک مدل خودرو کاملاً ایمن را برای مصرف روزانه در اختیار داشته باشد.

تاثیر نتایج نهایی تست ایمنی روی محصولات خودروسازی



نتایج بد تست‌ها در بسیاری از موارد منجر به بازنگری طراحی، اصلاح ساختاری و افزایش سرمایه‌گذاری در ایمنی می‌شود. بسیاری از تولیدکنندگان خودرو تحت فشار نتایج موسسه‌های یوروانکپ (موسسه تست تصادف اروپا)، موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS)، موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) و سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده (NHTSA) و موسسه ارزیابی ایمنی خودروهای چینی (C-NCAP) اصلاحات ساختاری را در محصولات جدیدشان در دستور کار قرار داده‌اند و این مساله در نهایت به گزینه‌های ایمن در بازار جهانی و داشتن گزینه‌های مطمئن برای رانندگان بدل خواهد شد.

NHTSA، سازمان ملی ایمنی ترافیک در ایالات متحده



در ایالات متحده سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه (NHTSA) با برنامه ۵ ستاره ایمنی تست‌های استاندارد روی خودروهای جدید انجام می‌دهد که از آن جمله می‌توان به تست برخورد از روبرو، برخورد جانبی، واژگونی، تست‌های عملکرد سیستم‌های پیشرفته و کمکی راننده اشاره کرد. در تست و بررسی‌های اخیر این سازمان، تعداد قابل توجهی از خودروهای هیبریدی و تمام‌الکتریکی موفق به کسب ۵ ستاره ایمنی در رخشان شده‌اند. بر این اساس نام مدل‌هایی همچون لکسوس ES300h، تویوتا BZ4X، شورولت ایکوناکس تمام‌الکتریکی EV، فولکس‌واگن ID.4، کادیلاک لیریک، هیوندای توسان هیبریدی، هیوندای آیونیک ۶، لوسید ایر و... در این فهرست به‌چشم می‌خورد. بر خلاف یوروانکپ که تست‌های فعال ایمنی (Safety Assist) را در امتیازدهی بسیار موثر می‌داند، سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه (NHTSA) بیش‌تر بر ایمنی ساختاری و عملکرد سیستم‌های پایه‌ای ایمنی تمرکز می‌کند. اگرچه در سال‌های اخیر ارزیابی عملکرد سیستم کمکی ایمنی پیشرفته ADAS در ارزیابی‌های این سازمان مطرح نیز لحاظ شده و از استاندارد سخت‌گیرانه‌ای برخوردار است.

IIHS، استاندارد سخت‌گیرانه خودروهای آمریکایی



موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) یکی از مراکز مستقل و معتبر ایمنی خودرو است که روی انواع تست‌های برخورد (با بررسی دقیق آسیب‌دیدگی سرنشینان و پارامترهای به‌حداقل رساندن آن) تمرکز زیادی دارد. در ارزیابی‌های اخیر این موسسه طی تست برخورد از جلو به‌تداخل متوسط (moderate overlap) مشخص شده است خودروهایی مانند تویوتا کمری هیبریدی XV80، سوبارو سولترا، فورد موستانگ مک-ای، کیا EV9، آئودی Q6 اسپرت‌تک-ای-ترون و ولوو XC90 پلاگین-هیبریدی توانسته‌اند با بالاترین امتیاز ایمنی در فهرست بهترین‌ها قرار گیرند. هرچند برخی از این خودروها مانند کیا EV9 و فورد موستانگ مک-ای در حفاظت از سرنشینان عقب در این نوع برخورد کمی ضعف داشته‌اند. مضاف بر این موارد موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS)، به‌معنای جدیدی برای چراغ‌های جلو، سیستم‌های پیشگیری از برخورد و حفاظت همه‌جانبه از کودکان اهمیت زیادی می‌دهد؛ به‌همین دلیل خودروهای نامبرده‌شده به جایگاه ایمنی بسیار بالا Top Safety Pick+ دست یافته‌اند.

C-NCAP؛ چشم‌انداز نودر چین



در کشور چین موسسه ارزیابی ایمنی خودروهای چینی یا «C-NCAP» بر اساس مدل یوروانکپ توسعه یافته و تست‌های مقدماتی مشابه را انجام می‌دهد. این سازمان در سال‌های اخیر استانداردهای خود را بهبود کرده و خودروهای ساخت چین و سایر خودروسازان مطرح را که محصولات‌شان در این کشور مونتاژ می‌شود، مورد بررسی‌های دقیق قرار می‌دهد. جالب است بدانید که در نتایج اخیر این موسسه در سال جاری میلادی شیائومی SU7 با ۵ ستاره ایمنی در رخشان و کسب ۹۳٫۵ درصد امتیاز توانسته در میان ایمن‌ترین خودروهای الکتریکی در بازار چین جایگاه خوبی را از آن خود کند. هرچند که خودروهایی مانند تویوتا bZ3X، آئودی Q6L ای-ترون، اواتر ۰۷ یا Avatr 07 فولکس‌واگن آی‌دی بونیکس و... نیز در فهرست ایمن‌ترین‌های سال C-NCAP کسب ۵ ستاره ایمنی در رخشان قرار گرفته‌اند. ناگفته‌نماند که پارامترهایی مانند سیستم کمکی پیشرفته راننده در برخی از خودروهای مربوطه نیاز به فراخوان داشته است.

طی دو دهه اخیر، صنعت

خودرو با تحولات فزاینده‌ای همراه شده‌است. چرا که از یک سو فشارهای محیط زیستی با هدف کاهش انتشار



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

آلودگی‌ها سبب رشد چشمگیر طراحی و تولید خودروهای الکتریکی (EV) و هیبریدی (HEV و PHEV پلاگین-هیبریدی) شده و از سوی دیگر تردد روزافزون خودروها در کنار شتاب بالای آن‌ها، توجه به ایمنی سرنشینان را به یکی از اولویت‌های اصلی خریداران و قانون‌گذاران بدل کرده‌است. این هم‌زمانی سبب شده در کنار تمرکز خودروسازی بر کاهش مصرف سوخت و آلودگی محیطی، داده‌های ایمنی تصادف و حفاظت از جان سرنشینان و عابران پیاده در ارزیابی خودروها نقش بی‌سابقه‌ای پیدا کند. با توجه به این که تست ایمنی خودرو در جهان توسط چند موسسه مطرح از جمله یوروانکپ (Euroncap) (موسسه تست تصادف اروپا)، موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS)، سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده (NHTSA) و C-NCAP (موسسه ارزیابی ایمنی خودروهای چینی) انجام می‌شود، این سازمان‌ها وظیفه دارند تا با تبیین استانداردها و انجام تست‌ها و آزمون‌های مربوطه روی خودروهای مختلف، ایمنی خودرو را مورد ارزیابی قرار دهند و در نتیجه بهترین آن‌ها را به‌مشتریان معرفی کنند. در این مطلب به ایمنی خودروهای هیبریدی، پلاگین-هیبرید و تمام‌الکتریکی خواهیم پرداخت.

نقش تست‌های ایمنی در طراحی و تولید خودروهای هیبرید

خودروهای هیبریدی و تمام‌الکتریکی از نظر ساختار فنی با خودروهای متداول (دارای پیشرفته‌های احتراق داخلی بنزینی و دیزلی) متفاوت هستند و از معایب و مزایای ایمنی خاص خود برخوردارند. در مدل‌های هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و تمام‌الکتریکی آن چه اهمیت دارد، استفاده از باتری مناسب است. زیرا باتری‌ها منبع تامین نیروی الکتریکی هستند و با ایمنی خودرو ارتباط مستقیم دارند. همچنین در مدل‌های تمام‌الکتریکی، بحث وزن خودروها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ چرا که بحث در این جابجایی‌ها بر وزن و پایداری خودرو است. ساختار خودروهای تمام‌الکتریکی نیز به‌لطف فضای بیش‌تر به‌دلیل عدم برخورد از موتور احتراق داخلی به‌گونه‌ای است که ایمنی سرنشینان به‌طور حداکثری مورد توجه قرار گرفته‌است. با این حال در مدل‌های هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و تمام‌الکتریکی (EV) خطر حریق پس از تصادف به‌دلیل استفاده از باتری‌های خاص تا حد زیادی وجود دارد و همین امر بحث طراحی و جانمایی صحیح باتری در این مدل خودروها را مرتب به‌خودروسازان گوشزد می‌کند. بر این اساس در تست‌های ایمنی و تست تصادف، علاوه بر پارامترهایی مانند تست برخورد از جلو، برخورد جانبی و تست واژگونی، تست‌های مرتبط با کیفیت و مقاومت باتری، سیستم‌های الکتریکی و الکتریکی خودرو نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

استانداردها و روش‌های آزمون در موسسه‌های مطرح و معتبر

همان‌طور که اشاره شد موسسه‌های یوروانکپ (Euroncap) (موسسه تست تصادف اروپا)، موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS)، سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده (NHTSA) و C-NCAP (موسسه ارزیابی ایمنی خودروهای چینی) وظیفه دارند استانداردهای مربوطه را در زمینه ایمنی خودرو تبیین و محصولات کمپانی‌های مطرح را هر یک پس از دیگری مورد بررسی و تحلیل قرار دهند.

یوروانکپ؛ استاندارد طلایی اروپایی



یوروانکپ (EuroNcap) یکی از معتبرترین موسسه‌های ارزیابی ایمنی خودرو در جهان است که تست‌های گسترده‌ای را در این رابطه به‌منظر قرار داده و آن‌ها را اجرایی می‌کند که از آن جمله می‌توان به تست حفاظت سرنشینان بزرگسال و کودک در برخورد های مختلف، حفاظت عابران پیاده و دوچرخه‌سواران، سیستم‌های فعال ایمنی مانند ترمز اضطراری خودکار، سیستم‌های جلوگیری از خروج از خط و کمکی پیشرفته و هوشمند رانندگی اشاره کرد. امسال نیز یوروانکپ با انتشار نتایج تازه‌ترین تست‌های خود نشان داد بسیاری از خودروهای الکتریکی، ۵ ستاره ایمنی را در فرآیند تست‌های این موسسه از آن خود کرده‌اند. این مدل‌ها هم‌سایه بنز CLA جدید، تسلا مدل Y جدید و هیوندای نکسو سایر برنده‌ها مانند ام‌جی ۴ نسخه EV، چری تیگو ۴، کیا EV4، ولوو EX90 و... هستند که همگی از بالاترین شاخص حفاظت از بزرگسالان و کودکان بهره می‌برند. نکته بسیار مهم این که یوروانکپ در سال‌های آینده قصد دارد معیارهای ایمنی را سخت‌گیرانه‌تر کند تا خودروهایی با فناوری‌های پیشرفته حفاظت فعال و غیرفعال به‌سطوح بالاتری دست پیدا کنند.

که دسته‌دنده کوچک به همراه مدهای رانندگی روی آن تعبیه شده، در کنار صندلی‌های اسپرت جلو، رانندگی با این مدل را هر چه بیشتر هیجان‌انگیز می‌کند. نکته بسیار مهم دیگر این که طراحان بامو برای iX1 هیچ چیز کم نگذاشته‌اند و یک هداب دیسبلی بزرگ نیز تعبیه شده تا حس همیشگی محصولات اسپرت بامو را به خوبی القا سازد. رنگ تریب داخلی نسخه رونمایی شده مشکی -فرمز بوده که هیجان دوجندانی به کابین iX1 می‌افزاید. همین‌طور متر یال مورد استفاده در کابین این خودرو بسیار باکیفیت بوده و همین مهم سبب برتری این کراس‌اوور در بازار بر سایر رقبا می‌شود. طراحی نورپردازی داخلی LED به همراه سقف بزرگ پانورامیک جلوه بسیار جذاب و دلنشینی به کابین iX1 می‌دهد.

بامو iX1 جزو کراس‌اوورهای تمام‌برقی ایمن سال است و یکی از بهترین گزینه‌های بازار این روزها به‌شمار می‌رود. طراحی داخلی این خودرو بسیار جذاب و مدرن است. در داخل کابین این مدل یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای کلاستر (پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۰.۷ اینچی برای سیستم اطلاعات -سرگرمی مولتی‌مدیا تعبیه شده است. طراحی این نمایشگر سبب شده است فضای کاملاً مدرن و هوشمندی در کابین این خودرو فراهم شود. طراحی درجه‌های کشیده افقی برای سیستم تهویه مطبوع که یک درجه بزرگ در بخش میانی داشبورد طراحی شده، کاملاً با کلیت طراحی داخلی این کراس‌اوور منطبق است. همین‌طور غربلک فرمان خوش دست اسپرت M به همراه کنسول شناور مرکزی



طراحی زیبا و جذاب کراس‌اوور برقی «بامو»



در گفت‌وگو با مدیر عامل شرکت خودروسازی «اسنا» مطرح شد؛

اعلام آمادگی «گروه بهمن» برای پاسخ به نیاز اتوبوس برقی کشور به هر میزان

داخلی سازی اتوبوس‌های برقی حداقل ۳۰ درصد کاهش ارزیابی دارد و با حمایت نهادهای تصمیم‌گیر این عدد می‌تواند افزایش یابد



به «دنیای خودرو» گفت: «واردات اتوبوس برقی بدون نمایندگی رسمی، گارانتی و شبکه خدمات، ریسک بزرگی برای ناوگان حمل‌ونقل ایجاد می‌کند. اتوبوسی با قیمت حداقل ۲۰۰ هزار یورو اگر بدون خدمات وارد شود، در صورت خرابی عملاً از چرخه بهره‌برداری خارج خواهد شد.»

وی افزود: «البته هزینه نهایی این اتوبوس‌ها پس از حمل، ترخیص و انتقال به شهرها بسیار بالاتر از قیمت مبدا است و نبود خدمات و گارانتی به‌معنای هدر رفت بخش قابل توجهی

از سرمایه ملی خواهد بود.»

هاشمی با اشاره به مزایای تولید داخل اتوبوس برقی تاکید کرد: «داخلی سازی اتوبوس‌های برقی حداقل ۳۰ درصد کاهش ارزیابی دارد و با حمایت نهادهای تصمیم‌گیر، این عدد افزایش پذیر است. در بخش سازه و تجهیزات اتوبوسی، تا ۹۰ درصد قطعات در داخل تولید می‌شود و در حوزه باتری نیز ظرفیت‌های توانمند داخلی شکل گرفته است.»

مدیرعامل اسنا تصریح کرد: «درخواست ما پرهیز از واردات صرف و حرکت به سمت تولید داخلی است؛ مسیری که هم به توسعه فناوری، هم تقویت صنعت باتری و تجهیزات برقی و هم صیانت از منابع ارزی کشور منجر می‌شود.»

«۵۶ تجربه اتوبوس سازی؛ سرمایه‌ای فرا تر از آمار هاشمی، با تاکید بر توان داخلی کشور در توسعه ناوگان برقی گفت: «از طرف اسنا، گروه بهمن و مجموعه قطعه‌سازان اعلام می‌کنم در کنار اتوبوس برقی که کشور نیاز داشته باشد، توان تامین آن در داخل وجود دارد.»

وی بارد تردیدها نسبت به توانمندی شرکت‌های داخلی افزود: «امروز بیش از هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس دو کابین اسنادر شهرهای مختلف، به‌ویژه تهران و تبریز در حال تردد است و تبدیل این محصولات به نسخه برقی برای ما چالش پیچیده‌ای محسوب نمی‌شود.»

هاشمی تاکید کرد: «چه اتوبوس برقی وارد شود و چه در داخل تولید، در صورت اتکا به توان داخلی، هزینه تمام‌شده کمتر، خدمات پس از فروش مطمئن و انتقال دانش فنی به نیروی انسانی کشور تضمین خواهد شد. همان‌طور که اشاره کردم، رویکرد ما این است که هر محصول وارداتی به‌سرعت داخلی‌سازی شود و ارتقا پیدا کند.»

مدیرعامل اسنا در پایان با اشاره به سابقه صنعت اتوبوس سازی کشور گفت: «ایران بیش از ۶ دهه تجربه در اتوبوس سازی دارد و این صنعت بخشی از هویت صنعتی کشور است. با تصمیم‌گیری درست، نه تنها می‌توانیم نیاز داخلی را پوشش دهیم، بلکه از ظرفیت صادرات نیز بهره خواهیم برد؛ موضوعی که پیش‌تر نیز در کارنامه صنعت ایران ثبت شده است.»

چالش‌های محاسبه داخلی سازی تصریح کرد: «فرمول فعلی وزارت صمت که مبتنی بر ارزش قطعات است، ساختار واقعی صنعت اتوبوس سازی را به‌درستی منعکس نمی‌کند؛ چرا که در این فرمول قطعات اصلی مانند موتور و گیربکس سهم بالایی در ارزش دارند. در این رابطه خواستار اصلاح این فرمول هستیم و این موضوع به‌صورت شفاهی از سوی وزارت صمت نیز مورد پذیرش قرار گرفته است.»

توانمندی‌ها و زیرساخت‌های اسنا در تولید اتوبوس برقی

هاشمی با اشاره به ظرفیت این شرکت در حوزه اتوبوس‌های برقی گفت: «شرکت اسنا به‌عنوان زیرمجموعه «گروه بهمن» نماینده رسمی و انحصاری شرکت کینگ‌لانگ چین در ایران است. کینگ‌لانگ یکی از ۱۰ اتوبوس ساز برتر جهان و بزرگ‌ترین تولیدکننده اتوبوس در چین محسوب می‌شود و محصولاتش در آمریکا، اروپا و خاورمیانه عرضه می‌شود. همکاری ما با این شرکت در حوزه انتقال دانش فنی بسیار خوب است.» وی با اشاره به ظرفیت داخلی سازی و توان تامین نیاز بازار به اتوبوس‌های برقی اضافه کرد: «همان‌طور که اتوبوس‌های دیزلی را تولید و داخلی سازی کرده‌ایم، آمادگی کامل داریم که اتوبوس برقی را نیز در داخل کشور تولید و داخلی سازی کنیم؛ به شرط آن که مدیران شهرداری‌ها و وزارت کشور از وابستگی به واردات اتوبوس برقی کم کنند و بیشتر به توان تولیدکنندگان داخلی توجه داشته باشند.»

این تولیدکننده حوزه حمل‌ونقل درون‌جاده‌ای و برون‌جاده‌ای تصریح کرد: «بارها به شهرداریانی که قصد واردات اتوبوس برقی دارند تاکید کرده‌ام که این کار اشتباه است. اگر هم نیاز به واردات باشد، باید از طریق تولیدکنندگان داخلی انجام شود. ما تضمین می‌دهیم که اگر ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی وارد و عرضه کنیم، دستگاه پنجاهویکم را در داخل کشور تولید خواهیم کرد؛ زیرا دانش فنی انتقال یافته و بستر داخلی سازی فراهم می‌شود. این موضوع موجب رشد قطعه‌سازان داخلی نیز خواهد شد.» وی با اشاره به این که اتوبوس تنها به‌قوای محرکه و بخش فنی محدود نمی‌شود، تاکید کرد: «اتوبوس از مجموعه‌ای از شیشه، صندلی، فلز، ورق، پروفیل و رنگ تشکیل شده که همه این بخش‌ها هم اشتغال‌زا هستند، هم زنجیره قطعه‌سازی داخلی را تقویت می‌کنند و در نهایت مانع خروج ارز از کشور می‌شوند.»

ظرفیت بالای تولید اتوبوس‌های برقی مدیرعامل شرکت خودروسازی اسنا با انتقاد از واردات اتوبوس‌های برقی بدون پشتوانه خدمات پس از فروش

می‌یابد، طبق این برنامه، تمامی نمایندگی‌هایی که در حال حاضر خدمات پس از فروش خودروهای تجاری گروه بهمن را ارائه می‌دهند، خدمات مربوط به محصولات اسنا را نیز پوشش خواهند داد.»

داخلی سازی؛ محور استراتژیک گروه بهمن و اسنا هاشمی با تشریح ظرفیت تولید این شرکت گفت: «اسنا در حال حاضر با یک شیفت کاری توان تولید سالانه حدود یک هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس شهری و بین‌شهری را دارد و از نظر فرایند تولید، تفاوت محسوسی میان این دو نوع اتوبوس وجود ندارد. با افزایش شیفت کاری به دو شیفت با استفاده از ظرفیت سایر شرکت‌های زیرمجموعه گروه بهمن، این عدد به‌طور قطع به ۲ هزار تا ۲ هزار و ۳۰۰ دستگاه در سال هم خواهد رسید.»

مدیرعامل خودروسازی اسنا با تاکید بر رویکرد اسنا در توسعه داخلی سازی افزود: «داخلی سازی به‌ویژه در حوزه اتوبوس سازی از اولویت‌های اصلی گروه بهمن بوده و به‌صورت مستمر در حال پیگیری است. اکنون میزان داخلی سازی اتوبوس‌های اسنا حدود ۴۰ درصد عنوان می‌شود؛ در حالی که در بخش بدنه و سازه شامل شاسی، اتاق و فرآیندهای تولید، این میزان به ۷۰ تا ۸۰ درصد می‌رسد.» وی در توضیح اختلاف در صد مطلب فوق با اشاره به

نیاز بازار

اگر نیاز به واردات اتوبوس برقی باشد، باید از طریق تولیدکنندگان داخلی انجام شود. ما تضمین می‌دهیم که اگر ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی وارد و عرضه کنیم، دستگاه پنجاهویکم را در داخل کشور تولید خواهیم کرد؛ زیرا دانش فنی انتقال یافته و بستر داخلی سازی فراهم می‌شود. این موضوع موجب رشد قطعه‌سازان داخلی نیز خواهد شد. وی با اشاره به این که اتوبوس تنها به‌قوای محرکه و بخش فنی محدود نمی‌شود، تاکید کرد: «اتوبوس از مجموعه‌ای از شیشه، صندلی، فلز، ورق، پروفیل و رنگ تشکیل شده که همه این بخش‌ها هم اشتغال‌زا هستند، هم زنجیره قطعه‌سازی داخلی را تقویت می‌کنند و در نهایت مانع خروج ارز از کشور می‌شوند.»

ظرفیت بالای تولید اتوبوس‌های برقی مدیرعامل شرکت خودروسازی اسنا با انتقاد از واردات اتوبوس‌های برقی بدون پشتوانه خدمات پس از فروش

محصول در آینده نزدیک وارد بازار شود.

هاشمی همچنین تصریح کرد: «محصول دیگر اسنادر حوزه بین شهری، اتوبوس ۹ متری است که با هدف پاسخ‌گویی به نیازهای خاص طراحی شده و در نوع خود محصولی جدید به‌شمار می‌رود و قادر است بخش قابل توجهی از نیازهای حمل‌ونقل بین شهری را پوشش دهد. در نمایشگاه حمل و نقل اخیر نیز با هر چهار محصول در سبد تولید حضور داشتیم. اتوبوس ۱۲ متری اسنا در دو نسخه دیزلی و برقی تولید می‌شود که نسخه برقی آن به‌منظور معرفی به بازار، در این نمایشگاه به‌نمایش در آمد.»

پشتوانه بهمن؛ تضمین تولید و خدمات پس از فروش مدیرعامل خودروسازی اسنا با تاکید بر ظرفیت تولید و خدمات پس از فروش این شرکت، توانمندی‌های گروه بهمن را پشتوانه پاسخ‌گویی کامل به نیاز بازار دانست و گفت: «اسنا در حوزه اتوبوس‌های شهری از توان تولیدی لازم برای تامین نیاز کشور برخوردار است و به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های گروه بهمن می‌تواند بخش عمده تقاضای بازار را پوشش دهد. بنابراین با توجه به ظرفیت موجود در میان تولیدکنندگان داخلی، نیازی به واردات اتوبوس شهری وجود ندارد و این توان به‌طور کامل در داخل کشور فراهم است.»

وی با تاکید بر آمادگی اسنا برای پاسخ‌گویی به نیاز شهرها تاکید کرد: «در حال حاضر هر شهر، اعم از کلان‌شهر یا شهری با جمعیت متوسط که برای تامین اتوبوس شهری به اسنا مراجعه کند، با اتوبوس آماده تحویل مواجه می‌شود. و بلافاصله پس از تسویه، خودروها تحویل داده می‌شود. به‌عنوان نمونه، از قرارداد ۸۰ دستگاهی با شهرداری مشهد، پس از تسویه بخشی در مهرماه امسال، تاکنون ۵۵ دستگاه تحویل شده و ۲۵ دستگاه باقی‌مانده نیز آماده تحویل است.» هاشمی همچنین به همکاری با شهرداری تبریز اشاره کرد و گفت: «در تبریز نیز دو قرارداد ۱۰۰ دستگاهی داشتیم که قرارداد نخست به‌طور کامل تحویل و تسویه شده و از قرارداد دوم تاکنون ۸۱ دستگاه تحویل داده‌ایم. باقی‌ماندن ۱۹ دستگاه نیز به مشکلات مالی آن‌ها مرتبط است.» وی با اشاره به تغییر نگاه مدیریت شهری گفت: «امروز مدیران شهری به اهمیت حمل‌ونقل عمومی رسیده‌اند و در صورت تامین منابع مالی، اجرای پروژه‌ها بدون وقفه انجام می‌شود. برخلاف گذشته که اقتناع مدیران چالش اصلی بود، اکنون حمل‌ونقل عمومی در شوراهای و شهرداری‌ها به اولویت نخست مدیریت شهری تبدیل شده است.»

مدیرعامل خودروسازی اسنا در خصوص توسعه شبکه خدمات پس از فروش اظهار داشت: «برنامه توسعه شبکه خدمات پس از فروش اسنا وارد فاز اجرایی شده و بر این اساس، تعداد نمایندگی‌های این برند به‌زودی افزایش



میترا شهبازی

«در شرایطی که توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی به یکی از اولویت‌های مدیریت شهری و جاده‌ای کشور تبدیل شده، شرکت خودروسازی اسنا به‌عنوان زیرمجموعه «گروه بهمن» با تکیه بر سبدهای متنوع از محصولات شهری و بین شهری، خود را به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی این حوزه مطرح کرده است. حضور هم‌زمان اتوبوس‌های پر فروش شهری، مدل‌های تندرو و محصولات جدید بین شهری، در کنار آمادگی برای پاسخ به نیازهای برقی آینده نشان می‌دهد اسنا فرا تر از تولید محصول، به دنبال ارائه راه‌حل کامل برای حمل‌ونقل شهر و جاده است.»

سبد محصولات اسنا؛ پاسخ به نیاز شهر و جاده جلیل هاشمی، مدیرعامل شرکت خودروسازی اسنا با تشریح سبد محصولات و توانمندی‌های این شرکت در پاسخ به نیازهای حمل‌ونقل درون شهری و برون شهری به «دنیای خودرو» گفت: «شرکت خودروسازی اسنا به‌عنوان زیرمجموعه «گروه بهمن» در حال حاضر چهار محصول فعال در سبد تولید خود دارد که دو محصول آن به حوزه حمل‌ونقل شهری اختصاص یافته است. اتوبوس شهری ۱۲ متری به‌عنوان پر فروش‌ترین محصول اسنا هم‌اکنون در نسخه دیزلی عرضه می‌شود و توانسته سهم قابل توجهی از بازار ناوگان حمل‌ونقل شهری کشور را به خود اختصاص دهد.» وی اضافه کرد: «محصول دوم در این بخش، اتوبوس شهری ۱۸ متری یا همان اتوبوس‌های تندرو (BRT) است که امروز نام اسنا در کلان‌شهرهایی همچون تهران، تبریز و اصفهان به این محصول گره خورده است. در ماه‌های اخیر نیز این مدل اتوبوس‌ها به ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهرهایی مانند قم، مشهد و کرمان افزوده شده و دامنه حضور و نقش آفرینی اسنادر شهرهای مختلف کشور بیش از پیش گسترش یافته است.»

مدیرعامل شرکت خودروسازی اسنا ادامه داد: «با توجه به جایگاه شرکت به‌عنوان یکی از شرکت‌های تجاری و زیرمجموعه گروه بهمن، ورود به حوزه اتوبوس‌های بین شهری نیز در دستور کار قرار گرفت. بر همین اساس، بسرای این بخش دو محصول تعریف کرده‌ایم؛ اتوبوس بین شهری ۱۲ متری یا همان کوچ که در راستای نوسازی ناوگان، تفاهم‌نامه آن با سازمان راهداری منعقد شده و به‌تازگی فاز اجرایی پروژه آغاز شده است. امیدواریم این



پیش‌بینی می‌کنند در صورت تداوم این شرایط، قیمت خودرو به خصوص مدل‌های داخلی در بازار در آینده نزدیک با رشد محسوسی مواجه خواهد شد.

این روزها قیمت انواع خودرو در بازار متاثر از تغییرات بهای ارز و کاهش تولید بر اثر فعال شدن مکانیسم ماشه و برقراری مجدد تحریم‌های سازمان ملل، مدام رو به افزایش است. کارشناسان



رشد قیمت قابل توجه انواع خودرو در بازار

تغییرات بهای خودرو در بازار تا چه اندازه خواهد بود؟

نزدیک با تغییراتی مواجه خواهد شد و به همین دلیل معتقدند این روزها شرایط برای خرید خودرو تا حدی مناسب است و متقاضیان نباید تصمیم خود را در این باره به تعویق بیندازند.

ناشی از عواملی همچون تغییرات بهای ارز، سرعت پایین واردات خودرو به کشور در سایه تحریم‌ها، کاهش حجم واردات قطعات منفصله از چین و در نهایت مبهم بودن وضعیت تخصیص ارز و دریافت ارز دولتی، در آینده

این روزها قیمت خودرو در بازار رو به افزایش است و شاید عده‌ای تصور کنند این امر موقتی است و در آینده نزدیک، شاهد افت قیمت در این بخش از بازار خواهیم بود. اما کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند قیمت انواع خودرو

تحلیل
analysis

کامرن طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۴۷۰	۳۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۸۵۰	۱۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
هایما ۷X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۶۶۰	۶۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد	۰	
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
کیا سراتو ماتیک UGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۵ میلیارد	۱۰۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	
فولکس تی‌آر‌آک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۸۵۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
کی‌ام‌سی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد	۲۰۰	▲
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
میتسوبیshi اوئلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد	۱۰۰	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۴ میلیارد	۱۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۵ میلیارد	۳۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۸۰	۴	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۸۸	۸	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۹۵	۵	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۹۸	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۱۵	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۸۰	۷	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۳۰	۱۰	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۷۸	۰	
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۱۹۸	۸	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۸۳	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۸۷	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۱۱	۶	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۷۸	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۸۰	۸	▲
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۲۹	۱۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۵۳	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۳۴۵	۱۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۳۲	۱۷	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۶۹۶	۶	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۶۵	۱۰	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۹	۹	▲
نيسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۷۵	۱۳	▲
نيسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۱۱۵	۰	
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۲۹۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۴۰	۱۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۵۲	۸	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۸۰	۴	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۳۳۰	۲	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۳۳۵	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۸۷	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۵۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۳۳۴	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۳۵	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۹۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۳۲۵	۲۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۳۶۰	۷	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۹۵	۱۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۶۲۰	۸	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۷۷	۱۲	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۶۴۵	۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۳۵	۷	▲
ری‌ا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۱۳۰	۳۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۲۸	۴	▲



کشف دو هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در فریمان

مأموران انتظامی در بازرسی از یک دستگاه نیسان دو هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق کشف کردند. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز خراسان رضوی، فرمانده انتظامی فریمان گفت: «مأموران انتظامی بخش قلندر آباد در بازرسی از یک دستگاه خودرو نیسان آبی رنگ ۱۴۰ گالن ۲۰ لیتری روغن موتور بدون آرم و

علامت کشف کردند». سرهنگ جواد ابراهیمی با بیان این که متهم قصد قاچاق این روغن‌ها را به شهرهای همجوار داشت گفت: «در این رابطه یک نفر دستگیر که پس از تشکیل پرونده به مراجع قضایی معرفی شد.»

گزارش‌های مالی دقیق اعتماد سهامداران را تقویت کرده است؛

نفت «ایرانول» در مسیر حداکثر سودآوری

رئیس هیأت مدیره شرکت نفت ایرانول وابسته به شستا اعلام کرد: «این شرکت در مسیر حداکثر سودآوری قرار گرفته است.»

به گزارش شستارسانه، اکبر میرزاپور با اشاره به برنامه‌های جدید شرکت نفت ایرانول وابسته به شستا در مسیر حداکثر شفافیت و سودآوری، اظهار داشت: «این شرکت علاوه بر پیگیری حداکثری اهداف ارتقای تولید و افزایش سهم بازار و سودآوری شرکت، به منظور صیانت از اموال بازنشستگان عزیز، رعایت بالاترین استانداردهای شفافیت را در دستور کار خود دارد.»

رئیس هیأت مدیره شرکت نفت ایرانول اعلام کرد: «در این راستا، مقرر شده است تمامی محصولات تولیدی داخلی و صادراتی این شرکت که در بورس کالای ایران پذیرش شده‌اند، ابتدا در دو مرحله در بورس عرضه شوند و در صورت عدم امکان فروش در بستر بورس، از سایر فرایندهای موجود اعم از برگزاری کمیته‌های فروش و انجام مزایده عمومی و تندرهای برای کالاهای صادراتی و داخلی استفاده شود.»

وی خاطر نشان کرد: «البته بعد از مدت‌ها توقف معاملات، روغن پایه SN150 این شرکت با پیگیری‌های انجام شده، در بورس عرضه شده است و این عرضه‌ها به صورت مستمر ادامه خواهد داشت.»

میرزاپور در ادامه تنوع بخشی به خریداران داخلی و مقاصد و خریداران صادراتی با بهره‌گیری از ظرفیت بازاریابی شرکت‌های کارگزاری بورس و کاهش تمرکز صادرات

بر تعداد معدودی خریدار داخلی و خارجی را یکی از مهم‌ترین موضوعات در دستور کار هیأت مدیره شرکت نفت ایرانول عنوان و تاکید کرد: «این موضوعات مهم به صورت جدی پیگیری خواهند شد.»

رئیس هیأت مدیره شرکت نفت ایرانول همچنین خاطر نشان کرد: «از این پس ضایعات حاصل از تولید این شرکت هم صرفاً در بستر بورس عرضه خواهد شد و در صورت نبود خریدار در بورس، به مزایده عمومی گذاشته خواهد شد.»

وی در پایان با بیان این که در حال حاضر عمده خرید مواد اولیه مورد نیاز شرکت نفت ایرانول از مسیر بورس کالا است، تصریح کرد: «تلاش خواهد شد در حوزه خرید تجهیزات و مواد افزودنی (Additive) مورد نیاز نیز با اولویت تامین کنندگان داخلی، خریدها در بستر بورس انجام شود. شرکت نفت ایرانول در سال‌های اخیر کوشیده است جایگاه خود را در صنعت روانکار کشور با تاکید بر شفافیت مالی و سودآوری پایدار تثبیت کند. انتشار گزارش‌های دقیق، عرضه گسترده محصولات در بورس کالا و حرکت به سمت استانداردهای جهانی، تصویری تازه از این شرکت ساخته است؛ تصویری که نشان می‌دهد مدیریت ایرانول به دنبال اعتمادسازی و جذب سرمایه‌های جدید است.»

تمرکز ایرانول بر تولید روانکارهای متنوع و ارتقای کیفیت، سهم قابل توجهی از بازار داخلی را برای این شرکت به همراه داشته است. علاوه بر تامین نیاز خودروسازان و



را در موقعیت رقابتی بهتری قرار می‌دهد. این رویکرد، الگویی برای سایر شرکت‌های صنعت نفت و روانکار محسوب می‌شود. در شرایطی که بسیاری از صنایع کشور با چالش اعتماد عمومی مواجه‌اند، ایرانول توانسته با اقدامات عملی، تصویر مثبتی در ذهن مصرف‌کنندگان و سهامداران ایجاد کند.

حرکت به سمت ارتقای کیفیت و افزایش صادرات، فرصت‌های تازه‌ای برای حضور در بازارهای منطقه‌ای و جهانی فراهم کرده است. رقابت با برندهای بین‌المللی مانند شل و توتال نیازمند نوآوری و توجه به استانداردهای زیست‌محیطی است. تولید روانکارهای سازگار با محیط‌زیست و کم‌مصرف می‌تواند مزیت تازه‌ای برای ایرانول ایجاد کند و جایگاه آن را در رقابت جهانی تقویت نماید.

مسیر ایرانول به سمت شفافیت و سودآوری پایدار را باید بخشی از روند اصلاح ساختار اقتصادی کشور دانست. اگر این رویکرد با سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، دیجیتال‌سازی فرایندها و گسترش بازارهای صادراتی همراه شود، ایرانول می‌تواند به یکی از بازیگران اصلی صنعت روانکار در منطقه تبدیل گردد.

در مجموع، اقدامات ایرانول ترکیبی از مدیریت مالی هوشمندانه، ارتقای کیفیت محصول و توسعه بازارهای تازه است. این مسیر نه تنها سودآوری شرکت را تضمین می‌کند، بلکه الگویی برای سایر شرکت‌های ایرانی در حرکت به سمت شفافیت و رقابت جهانی خواهد بود.

مثبتی برای سهامداران داشته است. قیمت‌گذاری بر اساس مکانیزم عرضه و تقاضا، مانع شکل‌گیری رانت و عدم شفافیت شده و اعتماد سرمایه‌گذاران را افزایش داده است. سودآوری پایدار نیز حاصل مدیریت کارآمد هزینه‌ها و بهره‌وری بالاتر در خطوط تولید است؛ عاملی که ایرانول

صرف‌کنندگان داخلی، صادرات به کشورهای منطقه نیز رشد کرده و مسیر تازه‌ای برای کاهش وابستگی به فروش داخلی گشوده است. این روند نشان می‌دهد ایرانول به اهمیت تنوع بازار و حضور فراتر از مرزها توجه جدی دارد. شفافیت مالی و عرضه محصولات در بورس کالا، پیامدهای



فونیکس





افایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات

۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official



به ۲۷۵ اسببخار و گشتاور به ۵۰۰ نیوتون متر می‌رسد. از سوی دیگر قوی‌ترین نسخه A5 که با پسوندد S5 معرفی می‌شود، زیر کاپوت خود یک موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری با آرایش وی شکل را جا داده است که به لطف سیستم توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم می‌تواند حداکثر ۳۶۷ اسببخار توان و ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم آورد. این پیشرانه قدر تمند نیز به لطف هماهنگی با موتور الکتریکی نسل جدید سنکرون مغناطیس دائم می‌تواند تا ۵۰۰ اسببخار قدرت و حداکثر تا ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور را در اختیار راننده بگذارد.

آئودی در نسخه S5 دو مدل ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به فناوری توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم TFSI و یک موتور ۶ سیلندر وی شکل ۳ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم را با ساختار هیبریدی در نظر گرفته است. اما سیستم هیبریدی آئودی متفاوت بوده و بر اساس ساختار هیبریدی متوسط MHEV ۴۸ ولتی است. بر این اساس موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم می‌تواند ۲۰۴ اسببخار قدرت و ۳۵۸ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. با هماهنگی نسل جدید موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم این قدرت

مشخصات فنی سدان اسپرت «آئودی»



تلگرام Telegram

کیفیت نامناسب خودروهای برقی!

مجله حمل و نقل استرالیا به تازگی کیفیت محصولات برقی خودرو سازانی همچون هیوندای، کیا موتورز، تسلا موتورز، ام‌جی، بی‌وای‌دی و جیلی را مورد بررسی قرار داده است. در این بررسی و ارزیابی، محصولات تمام الکتریکی هیوندای، کیا موتورز و ام‌جی در یک سطح قرار گرفته‌اند و محصولات تسلا موتورز، بی‌وای‌دی و جیلی سطح دیگری را به خود اختصاص داده‌اند. در عین حال طی این تحقیق و بررسی مشخص شده است کیفیت قطعات مدل‌های برقی آن چنان که باید مطلوب نیست. حال سوال این است که علت اصلی کاهش کیفیت محصولات تمام الکتریکی خودرو سازان چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در این رابطه می‌توان گفت فناوری موجود در خودروهای الکتریکی از نظر اقتصادی چندان مقرون به صرفه نیستند. بنابراین خودرو سازان برای این که بتوانند به سود بیشتری در این بخش دست پیدا کنند، ناگزیر به کاهش کیفیت محصولاتشان خواهند بود. در عین حال بخش عمده کاهش کیفیت قطعات مدل‌های برقی مربوط به آینه‌ها، روکش ستون‌ها، رودری‌ها و سایر ادوات داخلی خودرو می‌شود.

جلالی

هزینه ساخت بالای خودروهای الکتریکی سبب شده است در نهایت کیفیت این دسته از خودروها نیز در سطح پایینی قرار گیرد. با نگاهی به آمار موسسه جی‌دی‌پاور نیز می‌توان نتیجه گرفت که محصول بنزینی هیوندای در مقایسه با مدل تمام برقی آن، به لحاظ کیفیت همچنان در سطح بالاتری قرار دارد. چرا که حفظ کیفیت خودرو و تمام برقی با سطح تکنولوژی بالا در کنار قیمت مناسب، به نوعی دشوار و چالش برانگیز است. در نتیجه خودرو سازان راهی جز آن ندارند که برای حفظ سهم‌شان در بازار، محصولات برقی خود را با کیفیت نه چندان مناسب و قیمت نسبتاً پایین راهی بازار کنند.

عباسی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

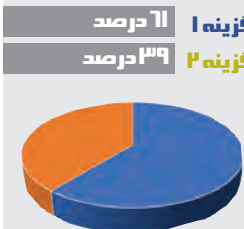
خرابی قطعه نو

خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۵ مدل ۹۷ دارم و چندی پیش در زمان آزاد کردن پدال کلاچ و عدم استفاده از آن، صدای خاصی از داخل موتور به گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی گفت دلیل این امر خرابی بلبرینگ کلاچ است. با توجه به این که نمونه نو این قطعه در نمایندگی موجود نبود، مجبور شدم آن را از بازار قطعات یدکی تهیه کنم. اما پس از نصب قطعه جدید روی خودرویم، این مشکل دوباره ایجاد شد. با مراجعه مجدد به نمایندگی، کارشناس تشخیص داد که بلبرینگ خریداری شده کیفیت پایینی دارد و باید مجدداً تعویض شود!

فراهانی-تهران

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۵۸



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد در فرهنگ سازی استفاده از خودروهای هیبریدی و برقی تأثیر بیشتری دارد؟ در پاسخ به این پرسش ۶۱ درصد به گزینه یک یعنی حمایت دولت از تولید و فروش خودروهای الکتریکی و ۳۹ درصد به گزینه دوم یعنی توسعه ناوگان حمل و نقل شهری الکتریکی رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۵۹
سخت گیری پلیس راهنمایی و رانندگی در بخش معاینه فنی تا چه میزان در کاهش آلودگی هوا اثر گذار بوده است؟

۱- زیاد
۲- تا حدودی

وقتی کراس کوپه کوچک «پورشه» قوی تر می‌شود؛ ویژگی‌های خاص «ماکان» چیست؟



اینچی به همراه گزینه‌های لمسی بیشتر، طراحی مجدد اهرم تعویض دنده و غربلک فرمان اسپرت مشابه با سوپراسپرت خوشنام پورشه یعنی ۹۱۱ از جمله تغییرات ماکان جدید است. همچنین نسل جدید ماکان به فناوری‌های ایمنی مانند سیستم هشدار خروج از خط، سیستم پارک خود کار، کروز کنترل تطبیقی و... مجهز است. نسل جدید ماکان به پیشران‌های جدید مجهز شده است که با افزایش قدرت نیز مواجه شده‌اند.

نسخه پایه به یک پیشران ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین شده است. این پیشران به توجه به نصب توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر می‌تواند حداکثر توان خروجی را به ۲۶۱ اسببخار و گشتاور را به ۴۰۰ نیوتون متر برساند. در نسخه S نیز از پیشران نسل قبل نسخه GTS استفاده شده است. در این نسخه حداکثر قدرت ۳۷۰ اسببخار است.

همچنین جالب است بدانید مشتریانی که خواهان گزینه اسپرت تر و قوی تر هستند باید مدل GTS را سفارش دهند. در نسخه جدید GTS، از یک پیشران ۲.۹ لیتری ۶ سیلندر وی شکل توربوشارژ استفاده شده است. این موتور ۲۰۹ لیتری توربوشارژ می‌تواند حداکثر ۴۳۴ اسببخار قدرت تولید کند. همچنین گیربکس ۸ سرعته PDK یا دو کلاچه منحصر به فرد پورشه برای ماکان جدید در نظر گرفته شده است.

این مهم قابلیت شتاب بهتری را برای ماکان بهار مغان می‌آورد. همچنین سیستم کنترل الکترونیکی توزیع قدرت سرچرخه سبب شده است بر فورمنس ماکان بهبود یابد و در فهرست بهترین اس‌پی‌وی‌های سال ۲۰۲۲ نیز قرار گیرد. طراحی زیبا و جذاب، کابین به روز و با تکنولوژی پیشرفته، کیفیت ساخت بالا و قدرت بالای موتور و بر فورمنس بهتر سبب شده است نام این کراس کوپه آلمانی در فهرست بهترین اس‌پی‌وی‌های سال ۲۰۲۲ قرار گیرد. جدیدترین نسخه از پورشه ماکان در بهار سال ۲۰۲۲ و با قیمت پایه ۵۶ هزار و ۲۵۰ دلار به بازار عرضه شد.



کم کردن روغن ترمز

خودرو تیبی دارم و به تازگی روغن ترمز آن مدام کاهش می‌یابد. علت چیست؟

مقتدی-تهران

«چنین مشکلی عمدتاً به معیوب بودن قطعات سیستم ترمز مربوط می‌شود و باید سیستم ترمز بررسی و در صورت نیاز قطعات آن تعویض شود. این مشکل بیشتر به نشت سیلندر چرخ مربوط می‌شود و باید برای رفع چنین مشکلی سیلندر چرخ را تعمیر یا حتی تعویض کرد. همچنین این نکته را فراموش نکنید که گاهی برخی مالکان خودروها در صدد تغییراتی در سیستم ترمز بر می‌آیند که این مساله می‌تواند ایمنی خودرو را کاهش دهد و سیستم ترمز را با مشکلاتی مواجه کند. بنابراین همواره توصیه می‌شود سیستم ترمز توسط شخص مکانیک مورد بررسی قرار گیرد.

معیوب شدن سیستم جرقه زنی

خودرو پژو GLI 405 کاربراتوری دارم و مدتی است قدرت خودرویم نسبت به قبل کمتر شده و حتی در سربالایی‌ها توان کافی برای حرکت ندارد؛ علت چیست؟

۳۱۶۱**۰۹۱۹

«با توجه به این که خودرو شما از سیستم سوخت رسانی کاربراتوری برخوردار است، بنابراین باید سیستم جرقه زنی را بررسی کنید. زیرا احتمالاً دلو خودرو و شما معیوب شده است. به عبارت دیگر اگر زمان جرقه تنظیم نباشد، خودرو از قدرت کافی برای حرکت برخوردار نخواهد بود. برای رفع چنین مشکلی باید دلو تنظیم شود. همچنین اگر خودرو در سربالایی‌ها قدرت کافی برای حرکت نداشته باشد، به تنظیم نبودن سیستم سوخت رسانی مربوط می‌شود. در این حالت باید سیستم سوخت رسانی نیز بررسی و پس از آن تنظیم شود. زیرا سوخت کافی به موتور ارسال نخواهد شد. در عین حال خودرو شما دارای سیستم سوخت رسانی مکانیکی کاربراتوری است و نباید تغییرات خاصی روی آن اعمال شود. در واقع سیستم‌های سوخت رسانی کاربراتوری در یک سطح خاصی، دارای عملکرد مناسب و خوبی هستند و اگر تغییرات روی پیشران این مدل خودرو به غیر اصولی و خارج از صلاح دید شخص مکانیک باشد، می‌تواند سبب بروز خرابی‌های فراوان در خودرو شود.

خرابی سیستم تعلیق

خودرو پراید دارم و چندی است حین حرکت روی دست اندازها یا حتی سطح صاف جاده با سرعت پایین، صدای جیر جیر مانند‌ای از ناحیه جلو خودرو به گوش می‌رسد و کوبشی نیز در اتاق آن احساس می‌شود؛ علت چیست؟

مختاری-کرج

«چنین مشکلی اغلب ناشی از خرابی قطعات سیستم تعلیق است. به عبارتی اگر کمک‌فنرهای جلو خودرو معیوب شده باشند، این مشکل ایجاد می‌شود. بر این اساس در صورت خشک کار کردن کمک‌فنرهای جلویی خودرو، ارتعاشات موجود جذب این قطعات نخواهد شد و این مساله سبب وارد آمدن ضرباتی به اتاق خودرو می‌شود. همین‌طور به گوش رسیدن صدای جیر جیر از ناحیه جلو خودرو، بیانگر فرار سیدن زمان تعویض کمک‌فنرهای جلو خودرو است و در این صورت، مشکل خودرو برطرف خواهد شد. این نکته را فراموش نکنید که برای سواری نرم و جلوگیری از خرابی سیستم تعلیق، نیاز است که در زمان حرکت روی سطوح ناهموار سرعت خودرو کمتر از ۵۰ کیلومتر بر ساعت باشد؛ زیرا در زمان افزایش سرعت، استهلاک قطعات مکانیکی سیستم تعلیق نیز افزایش می‌یابد و این مساله سبب بروز خرابی‌های فراوان در سیستم تعلیق می‌شود. ناگفته نماند که تنظیم باد تایرها نیز در کاهش خرابی سیستم تعلیق تأثیر چشمگیری دارد؛ هر چند که تنظیم باد تایرها باید در صبح‌ها و هنگام هوای سرد باشد؛ زیرا در زمان گرم بودن تایر و بالا بودن دمای هوا، به دلیل تراکم پذیری هوا در تایر، باد لاستیک به درستی تنظیم نخواهد شد.



توقیف محموله لاستیک قاچاق در شاهین شهر



و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در بازرسی از قسمت بار خودرو، ۱۶ حلقه لاستیک خارجی مربوط به خودروهای سنگین که همگی قاچاق وبدون مدارک قانونی ومعتبر گمرکی بودرا کشف کردند.»

این مقام انتظامی ارزش محموله قاچاق کشف شده را بنابر اعلام نظر کارشناسان ۱۲ میلیارد ریال اعلام و کرد و افزود: «در این رابطه برای فرد متخلف پرونده تشکیل شد.»

یک دستگاه خودرو وانت نیسان حامل ۱۶ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۱۲ میلیارد ریال در شاهین شهر توقیف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز اصفهان؛ سرپرست فرماندهی انتظامی شهرستان شاهین شهر گفت: «در راستای طرح مقابله با قاچاق کالا، ماموران پاسگاه انتظامی مورچه خورت حین کنترل خودروهای عبوری در یکی از محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودروی وانت نیسان مشکوک شدند

توسعه ظرفیت تولید و ارتقای کیفیت، محور اصلی آینده صنعت تایر است

فرصت‌های صنعت تایر ایران از نگاه مدیرعامل «بارز»

شد روند واردات ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۴۲ درصد کاهش داشته باشد و در نتیجه، اعمال این سیاست‌ها منجر به آن شده که روند تخصیص ارز نیز برای واردکنندگان تایر کاهشی باشد. متأسفانه بخش عمده‌ای از واردات مربوط به سایزهای پر مصرفی است که در داخل کشور تولید می‌شود که در واقع واردات به عنوان رقیب تولید داخلی فعالیت می‌کند نه به عنوان عاملی برای کمک به جبران کمبود عرضه تایر در کشور. تایرهای وارداتی به ویژه نمونه‌های قاچاق با قیمت‌های پایین‌تری وارد بازار می‌شوند که رقابت را برای تولیدکنندگان داخلی دشوار کرده و سهم بازار آن‌ها را کاهش می‌دهد. از جمله ریسک‌های دیگر صنعت تایر می‌توان به قیمت‌گذاری دستوری، عدم افزایش به موقع نرخ‌های فروش توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، نابرابری ارز تخصیص داده شده به صنعت تایر و واردات آن و مشکلات موجود در تامین سرمایه در گردش شرکت‌ها اشاره کرد. انتظار می‌رود دولت در تحقق شعار سال و حمایت مجدانه از سرمایه‌گذاری در تولید، سیاست‌های کلان ارزی را تغییر داده و مشوق‌های مالی و مالیاتی برای تولیدکنندگان داخلی، جهت افزایش رقابت آنان ایجاد کرده تا ضمن افزایش سطح اشتغال و توسعه اقتصاد و صنعت کشور، بر جذابیت سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در این صنعت بیافزاید. گروه صنعتی بارز به عنوان پیشران تولید تایر در کشور در راستای سیاست بین‌المللی سازی فعالیت‌ها با توجه به این که ایران ظرفیت‌های مناسبی برای تبدیل شدن به قطب تولید تایر در منطقه را دارد، پیشنهاد می‌کند دولت نقش خود را با حمایت‌های گسترده مالی و تعرفه‌ای از تولیدکنندگان داخلی به منظور کسب سهم بالایی در بازار جهانی تایر (همچون خیلی از کشورها مانند هند و چین) پررنگ‌تر کند.



مبالغ بالا انجام می‌شود که امکان تامین ریال آن برای شرکت‌های داخلی دشوار است. با توجه به افزایش بی‌رویه واردات تایر در سال ۱۴۰۳ و اقدامات موثری که در سال جاری جهت جلوگیری از واردات انجام پذیرفت، موجب

TBR هستیم. هر کیلو واردات تایر ۳٫۵ دلار ارز بری دارد، در حالی که هر کیلو تولید تایر کمتر از ۱ دلار هزینه ارزی دارد. روند تخصیص ارز برای تولیدکنندگان داخلی بسیار کند است و معمولاً تخصیص ارز به صورت مقطعی و در

اولویت با تولیدکنندگان باشد و با پدیده بیش‌اظهاری که سبب فساد اقتصادی می‌شود برخورد گردد. از طرفی با توجه به وجود تعرفه ۱۵ درصدی برای برخی از مواد اولیه، متقاضی وجود تعرفه ۱۵ درصدی برای واردات تایرهای



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

مدیرعامل گروه صنعتی بارز وابسته به شست‌دا یادداشتی موانع، مشکلات، چالش‌ها و نحوه تخصیص ارز تولیدکنندگان تایر را تشریح کرد. به گزارش شست‌رسانه، جمال میرزایی، مدیرعامل گروه صنعتی بارز وابسته به شست‌دا در یادداشتی نوشت: «مصرف سالانه تایر در کشور حدود ۴۵۰ هزار تن است که ۳۰۰ هزار تن آن از داخل و حدود ۱۵۰ هزار تن باقی‌مانده از طریق واردات رسمی و غیررسمی تامین می‌شود و هم‌اکنون حدود ۷۰ درصد نیاز کشور به تایر توسط تولیدکنندگان داخلی تولید می‌شود. در ۶ ماهه نخست سال جاری، ۱۵۲ هزار تن تایر در داخل کشور تولید شده است، که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۳ درصد افزایش وزنی (افزایش حدود ۳۰۰ هزار حلقه) را داشته‌ایم. که سهم گروه صنعتی بارز از این مقدار ۶۷ هزار تن (معادل ۴۴٪ کل تولید داخلی) است». در حال حاضر نیاز کشور به تایر سواری ۲۸ تا ۳۰ میلیون حلقه در سال است که تولیدکنندگان داخلی قادر به تولید ۲۴ تا ۲۵ میلیون حلقه تایر در سال هستند و در زمینه تولید تایر باری، اتوبوسی را دیال نیاز سالانه یک میلیون و ۶۰۰ حلقه است که ۵۰۰ هزار حلقه تایر در داخل کشور تولید و تا پایان سال جاری تولید به ۸۰۰ هزار حلقه افزایش خواهد یافت. در حوزه تایر بایاس کل نیاز توسط تولیدکنندگان داخلی تامین می‌شود. در صورتی که در حال حاضر در بخش تایرهای معدنی کل نیاز با واردات تامین می‌شود. گروه صنعتی بارز با واردات تایر مخالف نیست ولی انتظار می‌رود که نسبت به تامین ارز مورد نیاز،



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 و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-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 وینارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سویا 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-ب‌ام‌و 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-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنئو 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



جلو و تایرهای ۳۵/۳۰۵ در محور عقب در نرم شدن سواری بسیار اثر گذار بوده است. در عین حال رینگ‌های ۲۱ اینچی نیز در این مهم بی‌تاثیر نبوده و عملکرد سواری را بسیار نرم می‌کند. از سوی دیگر به‌لطف توزیع وزن ۵۳ به ۴۷ فلاپینگ اسپورر کمی به بیش‌فرمانی نزدیک است که با طراحی فرمان مکاترونیکی این مهم نیز برطرف شده است. در زمینه ایمنی نیز باید گفت سیستم ترمز دیسکی خنک‌شونده سوراخ‌دار با کالیبرهای ۶ پیستونه در جلو و کالیبرهای سه پیستونه در عقب، عملکرد بسیار عالی از خود به‌نمایش می‌گذارد.

بنتلی فلاپینگ اسپورر از جمله سدانهای اشرافی پریمیوم لاکچری است که عملکرد آن در زمینه سیستم تعلیق بینظیر است. مهندسان کمپانی بنتلی در محور جلو این خودرو از ساختار دابل ویشیون بهره گرفته‌اند و در محور عقب از ساختار مولتی‌لینک با ساختار دابل ویشیون استفاده شده است. اما آن چه سبب برتری فلاپینگ اسپورر می‌شود، نصب دامپرهای (کمک‌فنرهای) بادی در جلو و عقب است. این دامپرها با توجه به ساختار سیستم تعلیق سواری بسیار نرم و باکیفیتی را در اختیار سرنشینان می‌گذارند. هرچند که سایز تایرهای ۴۰/۲۶۵ در محور

سیستم تعلیق منحصر به فرد سدان «بنتلی»

در گفت‌وگو با رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو تهران مطرح شد؛

رشد نرخ ارز و نگرانی از بروز کمبود در بازار لوازم‌یدکی

رشد نرخ ارز همراه با فشارهای مالیاتی و بوروکراسی سنگین، حاشیه سود فعالان بازار را کاهش داده و توان تامین تعهدات مالی و حفظ موجودی کالا را با اختلال مواجه کرده است

مالیات پیش پرداختی؛ فشار مضاعف بر تولیدکننده

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران در توضیح چالش‌های دیگر این حوزه به «دنیای خودرو» گفت: «رکود شدیدی که بر فعالیت بخش خصوصی سایه انداخته، دومین معضل جدی تولیدکنندگان صنعتی است؛ به‌ویژه آن‌هایی که با خودروسازان همکاری دارند.»

حسینی اضافه کرد: «خودروسازان معمولاً تولیدکنندگان را مجبور می‌کنند فروش محصولاتشان را در سامانه مودیان (پورتال رسمی سازمان امور مالیاتی کشور) و پایانه‌های فروشگاهی به‌صورت نقدی ثبت کنند؛ در حالی که هنوز زوجهی دریافت نشده است. ثبت نقدی، تولیدکننده را در همان لحظه مشمول پرداخت مالیات بر ارزش افزوده می‌کند؛ یعنی نه تنها پولی دریافت نکرده، بلکه باید حدود ۱۰ درصد مالیات نیز از پیش پرداخت کند.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «این شرایط موجب شده تولیدکنندگان برای انجام تعهدات مالی خود، از جمله پرداخت حقوق، بیمه و هزینه‌های جاری با مشکلات جدی مواجه شوند. در حالی که در بسیاری از کشورها خودروسازان موتور محرک اقتصاد هستند، متأسفانه خودروسازان ما به‌ویژه خودروسازان دولتی —خود به معضل بزرگ اقتصادی تبدیل شده‌اند.»

وی تأیید کرد: «زبان‌های انباشته و مشکلات ساختاری خودروسازان هر روز بزرگ‌تر می‌شود و اگر برای آن‌ها چاراندیشی نشود، سال آینده با معضلات بسیار بزرگ‌تری در صنعت خودرو مواجه خواهیم بود.»

واردات رسمی قطعات بسیار ارزان‌تر از قاچاق حسینی درباره اظهار نظر رئیس اتحادیه آهنگران و صنعتگران خودرو تهران مبنی بر این که «تمام قطعات وارداتی به صورت قاچاق وارد کشور می‌شوند» توضیح داد: «پس از پیگیری موضوع، وی با عذرخواهی از همه همکاران در سراسر کشور اعلام کرد که منظور فقط قطعات دست‌دوم بوده است. برداشتن نادرستی که درباره تعمیم این صحبت‌ها به قطعات نو شکل گرفته، ناشی از سوء تفاهم در تفسیر گفته‌های این مقام صنفی بوده است.»

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران در پاسخ به پرسشی درباره وجود قطعات قاچاق یا تقلبی در بازار گفت: «این که بگوییم بازار لوازم‌یدکی یا هر بازار دیگری کاملاً خالی از کالای تقلبی یا قاچاق است، واقع‌بینانه نیست. طبیعی است که بازار لوازم‌یدکی نیز از این قاعده مستثنا نباشد.» وی اضافه کرد: «با این حال، آن چه مردم در نگاه عمومی از واژه قاچاق برداشت می‌کنند، در حوزه لوازم‌یدکی بسیار کم دیده می‌شود. دلیل آن نیز روشن است؛ هزینه واردات رسمی قطعات به‌مراتب پایین‌تر از واردات از مسیرهای غیررسمی است و برای کالاهای گران‌قیمت نیز مسیر رسمی امن‌تر و مطمئن‌تر محسوب می‌شود. به‌همین علت موارد واقعی قاچاق در این بخش بسیار محدود است.»

کالاهای رسمی در آمار قاچاق!

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران با اشاره به تفاوت معنای قانونی و عرفی واژه قاچاق تأکید کرد: «مسئولان از واژه قاچاق تعریفی متفاوت با عرف تجاری ارائه می‌کنند. طبق ماده ۱۳ قانون قاچاق کالا و ارز، هر کالایی که شناسه کالا و کد رهگیری نداشته باشد، در شمار کالای قاچاق محسوب می‌شود؛ در حالی که به‌جز ۵۵ قلم از گروه کالایی ما، سایر کالاهای اساسی برای داشتن این شناسه‌ها ندارند.»

حسینی اضافه کرد: «بخش زیادی از این کالاهای نیز از سال‌ها پیش، قبل از اجرای قانون، در انبارها و واحدهای تجاری فعالان صنف وجود داشته است. با این حال، در گزارش‌ها و آمار رسمی، همه این موارد بر اساس تعریف ماده ۱۳ قاچاق تلقی می‌شود و همین امر موجب می‌شود آمار بالاتر از واقعیت جلوه کند؛ در حالی که بخش عمده این کالاهای مبادی رسمی وارد کشور شده و حقوق و عوارض گمرکی آن‌ها پرداخت شده است.»



نورنگار

کشور امروز با کمبود ارز روبه‌رو نیست؛ مشکل اصلی تخصیص نادرست ارز است. بسیاری از افرادی که تحت عنوان ترخیص کار فعالیت می‌کنند، به‌راحتی ارز در اختیار دارند، اما واردکننده و تولیدکننده واقعی با چالش جدی مواجه است

حداقل سود و حتی در برخی مواقع با قیمت تمام‌شده یا کمتر از آن عرضه کنند.» این مقام صنفی تصریح کرد: «به‌همین دلیل تأکید می‌کنم که افزایش قیمت‌ها در بازار قطعات یدکی در حداقل ممکن بوده و هیچ سختی با جهش شدیدی نرخ ارزهای خارجی ندارد.»

گره اصلی تولید؛ کمبود مواد اولیه حسینی در توضیح وضعیت عرضه قطعات توسط تولیدکنندگان داخلی اظهار داشت: «قطعه‌سازان ما —چه همکارانی که با خودروسازان کار می‌کنند و چه فعالان حوزه اترامکت — با یک چالش اساسی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و آن تامین مواد اولیه است. این مساله به‌طور مستقیم به نحوه تخصیص ارز وابسته است و امروز به‌یک‌ای از جدی‌ترین موانع پیش‌روی تولیدکنندگان تبدیل شده است.»

وی افزود: «اگر این روند ادامه پیدا کند، وضعیت از این هم سخت‌تر خواهد شد؛ چرا که همین الان هم بسیاری از تولیدکنندگان در حال حاضر تنها با بخش کوچکی از ظرفیت واقعی خود کار می‌کنند و علت



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

در پی افزایش اخیر نرخ ارز و پیچیدگی‌های ایجادشده در فرآیندهای اداری و اقتصادی، بازار قطعات یدکی در وضعیتی همراه با نگرانی و انتظار به‌سر می‌برد. کندی تخصیص ارز، دشواری‌های واردات و محدودیت‌های داخلی باعث شده چشم‌انداز تامین کالا برای فعالان این حوزه چندان روشن نباشد. در همین حال، رکود حاکم بر بازار و فشارهای مالی و مالیاتی، روند فعالیت تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان را کند کرده است. در این رابطه کارشناسان معتقدند در صورت ادامه شرایط فعلی، احتمال کاهش عرضه و رشد قیمت‌ها وجود دارد؛ هرچند امید می‌رود با تصمیم‌گیری‌های موثر، مسیر بازار به سمت ثبات و آرامش هدایت شود.

بازار قطعات در سایه نگرانی و سردرگمی سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران، در تشریح وضعیت کنونی بازار لوازم‌یدکی خودرو به‌دنبال افزایش نرخ ارز، به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «این روزها نه تنها بازار لوازم‌یدکی، بلکه بسیاری از فعالان بخش خصوصی در شرایطی همراه با نگرانی و سردرگمی به‌سر می‌برند. متأسفانه برخی ناهماهنگی‌ها و ضعف‌های مدیریتی در بخش‌های مختلف، نقش موثری در شکل‌گیری تورم بی‌سابقه و افزایش شدید قیمت‌ها داشته است؛ هرچند این مسائل گاهی به‌اشتباه تنها به تحولات بین‌المللی و تحریم‌ها نسبت داده می‌شود.» وی درباره ریشه‌های جهش شدید قیمت‌ها اضافه کرد: «بخش قابل‌توجهی از این افزایش ناشی از عوامل داخلی است و نمی‌توان آن را مستقیماً به مسائل بین‌المللی و تحریم‌ها مرتبط دانست. امروز که با شما صحبت می‌کنم، نرخ دلار از مرز ۱۲۵ هزار تومان عبور کرده است. در چنین فضایی، وجود سامانه‌هایی که در عمل فعالیت بخش خصوصی را دشوار کرده‌اند، همراه با بوروکراسی سنگین و محدودیت‌هایی که در داخل کشور ایجاد شده، موجب شده است مسیر تامین کالا و روند آینده قیمت‌ها در هاله‌ای از ابهام قرار گیرد.»

حسینی تصریح کرد: «اگر برای این شرایط تصمیم‌گیری گرفته نشود، در ماه‌های آینده با کمبود کالا و افزایش شدید قیمت‌ها مواجه خواهیم شد و این وضعیت قطعا بر بازار قطعات یدکی نیز اثر مستقیم خواهد گذاشت.»

رشد ارز جلوتر از قطعات یدکی رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران، در پاسخ به پرسشی درباره میزان احتمالی افزایش قیمت‌ها هم‌زمان با رشد نرخ ارز اظهار داشت: «یکی از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر قیمت تمامی کالاهای، از جمله قطعات یدکی، نرخ ارزهای خارجی است؛ زیرا بالغ بر ۷۰ درصد مواد اولیه مورد استفاده در کشور وارداتی است و به‌همین دلیل تغییرات نرخ ارز تأثیر مستقیم و اجتناب‌ناپذیر بر قیمت‌ها دارد.» وی افزود: «عامل مهم دیگر، سیاست‌های وزارتخانه‌های مختلف از جمله وزارت اقتصاد و وزارت صمت و مجموعه تصمیمات داخلی است که تأثیر قابل‌توجهی بر قیمت نهایی کالاهای دارند و می‌توانند روند قیمت‌گذاری را به‌شکل مستقیم تحت‌تأثیر قرار دهند.»

حسینی با اشاره به این که رشد نرخ ارز و قیمت بسیاری از کالاهای بسیار سریع‌تر از افزایش قیمت قطعات یدکی بوده است، گفت: «با‌ر تأکید کرده‌ام و دوباره یادآوری می‌کنم که میزان افزایش قیمت‌ها در حوزه قطعات یدکی هیچ‌گونه تناسبی با تورم واقعی کشور ندارد و بسیار کمتر از آن است.»

وی اضافه کرد: «علت اصلی هم این است که این افزایش‌ها در دورهای رخ داده که بازار در رکود عمیق قرار دارد. همین رکود باعث شده بسیاری از همکاران ما برای عمل به تعهدات مالی خود، ناچار شوند کالاهایشان را با

حضور حداکثری داشته باشند و از پتانسیل‌های بخش خصوصی استفاده کامل شود. رویکرد جدید با هدف صرفه‌جویی حداکثری و کاهش مداخله دولت انجام شده و تأکید شده که دولت از حالت رقیب با بخش خصوصی به حامی آن تبدیل شود. «وی با اشاره به برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی برای حل مشکلات بخش خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل تصریح کرد: «وزیر راه و شهرسازی به صورت مکتوب به تمامی معاونت‌ها، سازمان‌ها و شرکت‌ها اعلام کرده است که در زمان برگزاری نمایشگاه در غرقه‌ها حضور داشته باشند و در پایان نمایشگاه، هر کدام گزارشی مکتوب از میزان حضور خود، موضوعاتی که در نمایشگاه پیگیری شده و تفاهات انجام شده، ارائه کنند.»

مهران قربانی، معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته از تغییر رویکرد وزارت راه و شهرسازی در ارتباط با بخش خصوصی خبر داد و گفت: «در سنوات گذشته، تمامی شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارتخانه هر کدام در نمایشگاه حمل و نقل، صاحب غرفه بودند.» وی افزود: «امسال با توجه به سیاست‌های کشور در قالب صرفه‌جویی حداکثری، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی در نمایشگاه غرفه‌ای ندارند و نمایشگاه به صورت صددردصدی با حضور فعال بخش خصوصی آغاز به کار کرده است.» قربانی بیان کرد: «قرار شده تمامی معاونت‌ها و روسای سازمان‌ها، مدیران و کارشناسان در غرفه‌ها



حضور صددردصدی بخش خصوصی در نمایشگاه حمل و نقل



گفت‌وگوی روزنامه «دنیای خودرو» با رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای؛

نوسازی ناوگان بدون محدودیت برای فرسوده‌ها به نتیجه نمی‌رسد

قانون هوای پاک تدوین شده است. این آیین‌نامه هم محدودیت‌هایی برای تردد ناوگان فرسوده در نظر می‌گیرد و هم مشوق‌هایی را پیش‌بینی می‌کند. برای مثال، ارزش لاشه خودرو و گواهی اسقاط می‌تواند به‌عنوان آورده متقاضی محسوب شود و در کنار آن، تسهیلاتی نیز با همراهی وزارت نفت در نظر گرفته شود تا مجموع این موارد امکان تحویل خودروی نو فراهم کند

اگر این آیین‌نامه تصویب شود، به نظر شما تا پایان سال چه تعداد کامیون نوسازی خواهد شد؟

در حال حاضر عدد دقیقی نمی‌توان اعلام کرد. حتی این احتمال وجود دارد که تا پایان سال نوسازی قابل توجهی اتفاق نیفتد. همه چیز به زمان تصویب آیین‌نامه و نحوه اجرای آن بستگی دارد.

در کنار نوسازی، بحث هوشمندسازی ناوگان هم مطرح است، وزارت راه چه برنامه‌ای در این حوزه دارد؟

ما به‌دنبال استقرار تاپوگراف هوشمند در ناوگان باری و مسافری کشور هستیم. اقدامات اولیه آغاز شده و امیدواریم در ماه‌های آینده خبرهای خوبی در این حوزه ارائه دهد.

به عنوان پرسش پایانی، در خصوص تامین سوخت خودروهای سنگین چه برنامه‌ای دارید؟

سیاست‌گذاری در حوزه سوخت در حیطه اختیارات وزارت نفت است و در این خصوص باید آن‌وزار تخانه پاسخ دهد.



مهم‌ترین مانع این است که خودروهای فرسوده‌ای که امروز در جاده‌های کشور تردد می‌کنند، همچنان محدودیتی برای فعالیت ندارند. تا زمانی که این خودروها اجازه تردد داشته باشند، انگیزه‌ای برای نوسازی ایجاد نمی‌شود. باید محدودیت‌هایی اعمال شود تا رانندگان به سمت نوسازی ترغیب شوند. در کنار آن، تسهیلات مالی نیز باید به‌گونه‌ای تعریف شود که مالکان ناوگان فرسوده تمایل به اسقاط داشته باشند.

آیا برنامه مشخصی برای ترکیب محدودیت‌ها و مشوق‌ها وجود دارد؟

بله، آیین‌نامه‌ای در دولت در حال طی مراحل نهایی است که با محوریت سازمان محیط‌زیست و در چارچوب

شدند، اما همچنان در واردات خودروهای سنگین ابهام وجود دارد، بر این اساس نوسازی بالاخره به کدام سمت می‌رود؟

نوسازی ناوگان متولیان متعددی دارد و هر بخش از این فرآیند به عهده یک دستگاه گذاشته شده است. نبود مدیریت واحد در این حوزه باعث شده مشکلات متعددی شکل بگیرد. با این حال، یک تکلیف قانونی روشن در برنامه هفتم توسعه وجود دارد که بر اساس آن باید ۱۱۰ هزار دستگاه ناوگان حمل و نقل جاده‌ای نوسازی شود.

با وجود این تکلیف قانونی، چه موانعی مانع تحقق نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای شده است؟

از مطالبات جدی سیاست‌گزاران و فعالان اقتصادی تبدیل شده است؛ مطالبه‌ای که تحقق آن، بدون حل مسائل پایه‌ای همچون ساختار ناوگان، تامین مالی و هماهنگی نهادی، با ابهام‌های فراوان همراه است. از همین رو در حاشیه برگزاری نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته، فرصتی فراهم شد تا با «رضا اکبری»، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، به گفت‌وگو بپردازیم؛

این روزها رانندگان از تامین تایر و ساز و کارهای توزیع گلیا به دارند، این در حالی است که حجم زیادی از ارز به واردکنندگان تایر می‌رسد اما تولیدکنندگان داخلی از دریافت ارز محروم هستند.

آیا وزارت راه برنامه‌ای برای ورود به این حوزه دارد؟ تامین تایر مانند سایر قطعات و لوازم یدکی خودرو، یک فرآیند مشخص دارد. تایر توسط تولیدکنندگان داخلی یا واردکنندگان تامین و از طریق مراکز عرضه به بازار ارائه می‌شود و مصرف‌کنندگان خرید خود را انجام می‌دهند. تا این لحظه گزارشی مبنی بر وجود مشکلی که وزارت راه و شهرسازی نیاز به ورود مستقیم به آن داشته باشد، به ما اعلام نشده است. اگر اختلال یا کمبودی به‌صورت رسمی گزارش شود، طبیعتاً بررسی و پیگیری خواهد شد.

موضوع نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای سال‌هاست مطرح است، شنیده‌ها حاکی از آن است که کامیون‌هایی هم با شرایط خاص وارد کشور



حمل و نقل جاده‌ای کشور این روزها با چالش فشار هزینه‌ها، فرسودگی ناوگان و اختلال مواجه است. از یک سو، سهم بالای ناوگان فرسوده در جاده‌های کشور نه تنها بهره‌وری حمل و نقل را کاهش داده، بلکه به تشدید مصرف سوخت، افزایش آلودگی و رشد هزینه‌های پنهان اقتصاد منجر شده است و از سوی دیگر، ساز و کارهای ناپایدار تامین تایر و سیاست‌های چندگانه ارزی و توزیعی، بار مضاعفی بر دوش رانندگان و فعالان این حوزه گذاشته است. در چنین شرایطی، نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای که سال‌ها به‌عنوان یکی از کلیدی‌ترین مسیرهای اصلاح ساختار این بخش مطرح بوده، همچنان میان تعدد متولیان، فقدان مدیریت واحد و تعارض سیاست‌ها معلق مانده است. این پرسش اساسی همچنان وجود دارد که تا زمانی که کامیون‌های فرسوده بدون محدودیت در جاده‌ها تردد می‌کنند، چه انگیزه‌ای برای خروج از چرخه فعالیت و حرکت به سمت اسقاط و نوسازی باقی می‌ماند؟ هم‌زمان، بحث هوشمندسازی ناوگان و حرکت به سمت استفاده از ابزارهای فناورانه برای مدیریت مصرف سوخت، ایمنی و بهره‌وری حمل و نقل، به یکی

عملکرد کابین کامیون M2631D NEW آمیکو در بازه ۱۲ ماهه بهره‌برداری معدنی ارزیابی شد

مهندسی‌شده برای کاهش تمرکز تنش انجام شده و نتایج عملی، صحت این رویکرد طراحی را در شرایط واقعی بهره‌برداری معدنی تأیید می‌کند.

عملکرد فنی قوای محرکه

در کنار پایداری سازه کابین، ارزیابی‌ها حاکی از هماهنگی مناسب موتور و گیربکس در این کامیون است؛ موضوعی که در عملیات معدنی با بارگذاری‌های سنگین و مسیرهای شیب‌دار، اهمیت بالایی دارد. انتقال یکنواخت گشتاور، پاسخ‌گویی مناسب در شرایط بار کامل و عملکرد پایدار مجموعه انتقال قدرت، موجب شده M2631D NEW توان لازم برای جابه‌جایی بارهای سنگین معدنی را بدون افت عملکرد محسوس تأمین کند.

همچنین، با وجود توان بالا و شرایط کاری سخت، گزارش‌ها از مصرف سوخت مناسب و کنترل‌شده این کامیون در مقایسه با سطح بار و نوع کاربری حکایت دارد

بارهای عملیاتی بیش از ۴۰ تن مورد بهره‌برداری قرار گرفته که از مونی جدی برای توان فنی و دوام اجزای مختلف خودرو محسوب می‌شود. ارزیابی‌ها بر اساس باردهی‌های فنی دوره‌ای، گزارش‌های تعمیر و نگهداری، پایش وضعیت سازه‌ای کابین و بازخورد مستقیم بهره‌برداران معدنی انجام شده است.

عملکرد سازه‌ای کابین

بر اساس داده‌های ثبت‌شده، کابین کامیون در طول یک سال بهره‌برداری مستمر، بدون بروز ترک‌های سازه‌ای، تغییر شکل دائمی یا افت محسوس در اتصالات و نقاط بحرانی، پایداری خود را حفظ کرده است. این موضوع نشان‌دهنده توزیع مناسب تنش در ساختار کابین و عملکرد صحیح اجزای تقویتی در مواجهه با بارهای سیکلی و ضربه‌ای ناشی از کاربری معدنی است. طراحی کابین M2631D NEW بر مبنای استفاده از متریاال مقاوم، نقاط اتصال تقویت‌شده و هندسه

به گزارش روابط عمومی شرکت ارس خودرو دیزل، با گذشت حدود یک سال از آغاز تولید و عرضه کامیون M2631D NEW توسط گروه صنعتی آمیکو، ارزیابی‌ها و گزارش‌های میدانی از عملکرد این محصول در کاربری‌های سنگین، به‌ویژه در معادن، بیانگر پایداری سازه‌ای، توان عملیاتی بالا و عملکرد قابل‌اتکای مجموعه فنی این کامیون در شرایط کاری سخت است.

شرایط کاری و شاخص‌های ارزیابی

کامیون M2631D NEW طی این دوره در معادن روباز و مسیرهای با ناهمواری شدید مورد استفاده قرار گرفته است؛ شرایطی که به‌طور معمول شامل ارتعاشات پیوسته با دامنه بالا، ضربات ناشی از بارگذاری و تخلیه مکرر، پیچش‌های، تنش‌های موضعی وارد بر سازه کابین و بارگذاری‌های سنگین می‌شود. در بسیاری از این پروژه‌ها، کامیون تحت

که این موضوع نقش موثری در بهبود شاخص‌های اقتصادی بهره‌برداری برای معدن کاران ایفا کرده است

خدمات پس از فروش و پشتیبانی عملیاتی یکی از نکات برجسته در ارزیابی یک‌ساله این محصول، ارائه خدمات پس از فروش منظم و موثر حتی در محل معادن بوده است. شرکت پارت‌کو، به‌عنوان بازوی خدمات پس از فروش گروه صنعتی آمیکو، با حضور میدانی نمایندگان در پروژه‌های معدنی و زنجیره عملیاتی ۵۲ نمایندگی فعال در کشور، توانسته پشتیبانی فنی، تامین قطعات و خدمات موردنیاز را در کوتاه‌ترین زمان ممکن ارائه دهد. این سطح از پشتیبانی، نقش مهمی در کاهش توقف ناوگان و افزایش دسترس‌پذیری عملیاتی کامیون‌ها داشته است.

تأثیر بر ایمنی و دوام عملیاتی

حفظ یکپارچگی سازه‌ای کابین در کنار عملکرد پایدار قوای محرکه، نقش مستقیمی در ارتقای سطح ایمنی راننده، کاهش ریسک‌های ناشی از خستگی سازه‌ای و افزایش دوام کلی خودرو دارد. پایداری کابین و مجموعه فنی، همچنین موجب کاهش نیاز به تعمیرات اصلاحی و افزایش بهره‌وری ناوگان در پروژه‌های معدنی شده است.



NEW
M2631 D
نسل‌ها تجربه، قدرت پایدار

جمع‌بندی فنی

نتایج ارزیابی یک‌ساله نشان می‌دهد کامیون M2631D NEW آمیکو نه تنها از منظر طراحی تئوریک، بلکه در آزمون میدانی و کاربری واقعی نیز توانسته الزامات سخت‌گیرانه عملیات معدنی و عمرانی را برآورده کند. هم‌زمانی استحکام کابین، توان بالای حمل بار، هماهنگی مطلوب موتور و گیربکس، مصرف سوخت مناسب و پشتیبانی موثر خدمات پس از فروش، این کامیون را به یکی از گزینه‌های فنی قابل‌اتکا در کلاس کامیون‌های معدنی داخلی تبدیل کرده است.



Generations of experience, enduring power



Autoworld.ir

دوشنبه ۲۴ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۵۹

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

بیلپورد
Billboard

مرسدس بنز S580e: بهترین هیبرید سال

«مرسدس بنز S کلاس S223 نمداد آخرین فناوری و نوآوری صنعت خودرو است. این سدان فول سایز لاکچری خانوادگی اشتوتگارتی که سال ۲۰۲۰ میلادی به جهان معرفی شد، انقلابی را در مسیر تکنولوژی های نوین خودروسازی به پا کرد. به لطف پیشراانه پرتوان، ایمنی سطح بالا و تکنولوژی منحصر به فرد، نام این سدان پریمیوم لاکچری اشتوتگارتی امسال در فهرست بهترین هیبریدی های سال قرار گرفت. مرسدس بنز S580e با قیمت ۱۲۷ هزار و ۷۵۰ دلار در بازار ایالات متحده به فروش می رسد.



لزوم ارتقای کیفیت خدمات رسانی در سیستم حمل و نقل عمومی

«این روزها با اصلاح نرخ سوخت، استقبال شهروندان از سیستم حمل و نقل عمومی در شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور رو به افزایش است و این مساله می تواند هشداری برای مسئولان شهری و به خصوص شهرداری ها باشد که بیش از پیش به کیفیت خدمات رسانی در ناوگان حمل و نقل توجه داشته باشند. بررسی های میدانی در این باره حاکی از آن است که استفاده از اتوبوس و مترو برای شهروندان با مشکلاتی روبه رو است که از آن جمله می توان به کمبود این دسته از وسایل نقلیه و ازدحام جمعیت در ایستگاه ها اشاره کرد. متأسفانه در ساعاتی از روز که به نوعی پیک ترافیک محسوب می شود، ازدحام در ایستگاه های مترو و اتوبوس به گونه ای است که گاه زمینه را برای سوء تفاهم و برخورد شهروندان با یکدیگر فراهم می کند و این مساله به خودی خود می تواند سبب بالا رفتن حجم شکایات و میزان تشکیل پرونده در محاکم قضایی شود.

بنابراین همان طور که در ابتدای این یادداشت نیز به آن اشاره شد، ارتقای کیفیت سیستم حمل و نقل عمومی و خدمات رسانی در این بخش، یک ضرورت است و هرگونه بی توجهی به این امر از سوی مسئولان مربوطه می تواند هزینه های مالی و روانی زیادی را به جامعه تحمیل کند. در همین راستا می توان از ظرفیت بخش خصوصی نیز تا حد زیادی بهره برد و با استفاده از توان این بخش در سایه نظارت و مدیریت دولتی، گام بزرگ و موثری در راستای مدیریت ترافیک و به تبع آن بالا بردن کیفیت هوادر کلان شهرهای کشور برداشت. امید است مسئولان مربوطه به این مهم توجه بیشتری داشته باشند تا از این طریق زندگی در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور از کیفیت بیشتر و بهتری برخوردار شود.



حرف آخر

The Last Word

علی علمی

روزنامه نگار

قیمت برخی خودروها روز گذشته در بازار افزایش یافت

رسپکت با
۵۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۲۹۰
میلیون تومان ارزش گذاری شدام وی ام X22 پرو با ۵۵
میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۵۰۵
میلیون تومان ارزش گذاری شدشاهین اتوماتیک پلاس با
۸ میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۶۸۸
میلیون تومان ارزش گذاری شدسورن پلاس دوگانه سوز با
۵۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار یک میلیارد و ۳۵۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد

فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | Auto.khosravaniنمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظاتک خوشروانی
حس خوب، خرید مطمئن