

در سایه قیمت گذاری دستوری و تولید محصولات همراه با زبان رقم خورده؛

خودرو؛ زیان ده ترین صنعت بورسی طی هشت سال گذشته

بررسی روند حاشیه سود ناخالص صنعت خودروسازی در سال های اخیر نشان می دهد این صنعت ضعیف ترین عملکرد را در میان صنایع بورسی کشور...
صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

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

چرا بیمه موتور سیکلت جدی گرفته نمی شود؟

موتور سیکلت در سال های اخیر به یکی از پر کاربردترین
وسایل حمل و نقل در شهرهای کشور...
صفحه ۲

قیمت پایین و تنوع مدل ها اعتماد عمومی را
به برندهای آسیایی افزایش داده است؛

مصرف کنندگان اروپایی به خودروهای چینی روی آورده اند

صفحه ۶

یک کارشناس حوزه خودرو

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

سیاست های صنعتی ناپایدار مانع توسعه صنعت خودرو شده است

صفحه ۳

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

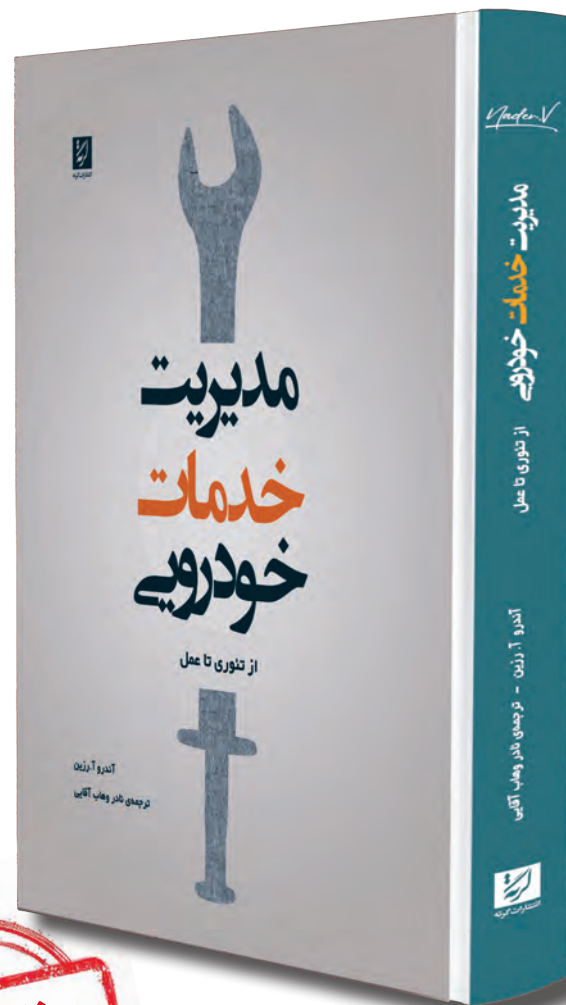
بازار قطعات یدکی از کنترل خارج شده است

صفحه ۱۴



افزایش شکاف قیمت بین
نمایندگی های خودرو و بازار
صفحه ۷

تولید «بامو» سری ۸
رو به پایان است؟
صفحه ۸



شماره سفارش:

۰۹۹۸۱۰۴۵۹۷۹

ترازانو، همسفر نامرئی **TRAZANO**



با ضمانت **کورالتیر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتخسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



و نشان می‌دهد که طراحان به دنبال ساده‌سازی خطوط پیچیده امروزی هستند، هر چند که امضای طراحی ۷ شکل در چراغ‌ها مشابه مدل رولنتو، همچنان حفظ شده است. در نمای جلو، مانیفستو با چراغ‌های مثلثی، دی‌لایت‌های ۷ شکل و ورودی‌های هوای نهایی از جنس فیبر کربن، چهره‌ای تکامل یافته و در عین حال آشنا را به نمایش می‌گذارد. دماغه نیز خودرو یادآور مدل اونتادورا است. باین‌حال، اوج هنر طراحان در بخش کابین و نمای جانبی دیده می‌شود؛ جایی که یک سقف شیشه‌ای حیاتی شکل که تا جلوی چرخ‌های جلو کشیده شده، حسی شبیه به یک جت جنگنده را تداعی می‌کند و خاطره مدل تک ساخت ایگونیستا از سال ۲۰۱۳ را زنده می‌کند.

لامبورگینی با رونمایی از کانسپت مانیفستو به مناسبت ۲۰ سالگی استودیوی طراحی، پیش‌نمایشی جسورانه از زبان طراحی آینده خود ارائه کرده است. لامبورگینی از یک کانسپت جدید و خیره‌کننده با نام مانیفستو رونمایی کرده است. این خودرو در حقیقت بیانیه‌ای است که مسیر طراحی و DNA محصولات آینده این برند ایتالیایی را به نمایش می‌گذارد. این رونمایی به مناسبت بیستمین سالگرد تأسیس مرکز طراحی لامبورگینی انجام شده است. البته مانیفستو یک طرح مطالعاتی است و قرار نیست به مرحله تولید انبوه برسد. این ابرخودروی مفهومی که توسط مینیا پور کرت، مدیر طراحی لامبورگینی معرفی شده، چشم‌اندازی از سوپرکارهای آینده این برند را ارائه



رونمایی لامبورگینی از یک کانسپت جدید به نام «مانیفستو»



زنگ خطری که باید جدی گرفته شود

قیمت ندارد. این شکاف میان هزینه و قیمت، سودآوری را به زیان تبدیل کرده و ترازنامه شرکت‌ها را به‌طور مزمین منفی نگه داشته است. در چنین فضایی، انتظار تداوم تولید یا حتی حفظ کیفیت، انتظاری غیرواقع‌بینانه است. نبود تسهیلات موثر بانکی، سومین ضلع این مثلث بحران‌زا است. نظام بانکی یا منابعی برای حمایت هدفمند از تولید ندارد یا شروطی را تحمیل می‌کند که عملاً دریافت تسهیلات را غیرممکن می‌سازد. نرخ‌های سود بالا، دوره‌های بازپرداخت کوتاه و وثایق سنگین، بنگاه‌های تولیدی را از نفس انداخته است. این در حالی است که در شرایط جهش ارزی، نیاز به سرمایه در گردش نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت حیاتی است. نشانه‌های عینی این بحران دیگر پنهان نیست. توقف خط تولید یکی از واحدهای تایر سازی در هفته گذشته، زنگ خطری است که اگر جدی گرفته نشود، به سرعت به دیگر بخش‌های زنجیره سرایت خواهد کرد. تایر، قطعه یا خودرو؛ تفاوتی ندارد، وقتی مواد اولیه تامین نشود و نقدینگی در دسترس نباشد، تولید می‌ایستد و ایست تولید، یعنی بیکاری، کاهش عرضه و در نهایت فشار بیشتر بر بازار و مصرف‌کننده.

مسئولیت این وضعیت را نمی‌توان صرفاً بر دوش تولیدکننده گذاشت. این یک مساله ساختاری است که نیازمند تصمیم شجاعانه سیاست‌گذاران صنعتی و اقتصادی است. اصلاح نظام تخصیص ارز، کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری و طراحی بسته‌های اعتباری هدفمند برای تولید، سه گام حداقلی برای مهار بحران است. ادامه مسیر فعلی، به معنای تعمیق زیان، تضعیف تولید داخل و از دست رفتن ظرفیت‌هایی است که بازسازی آن‌ها، بسیار پرهزینه‌تر از اصلاح امروز خواهد بود.

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

چرا بیمه موتورسیکلت جدی گرفته نمی‌شود؟



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«موتورسیکلت در سال‌های اخیر به یکی از پرکاربردترین وسایل حمل‌ونقل در شهرهای کشور تبدیل شده است؛ وسیله‌ای که به دلیل قیمت پایین‌تر نسبت به خودرو، مصرف سوخت کمتر و امکان تردد آسان در معابر پرتراffic، جایگاه ثابتی در زندگی روزمره شهروندان پیدا کرده است. با این حال، هم‌زمان با افزایش تعداد موتورسیکلت‌ها، بی‌توجهی به زیرساخت‌های ایمنی و مالی این بخش، به ویژه در حوزه بیمه، به یک ضعف جدی و پرهزینه تبدیل شده است؛ وضعی که پیامدهای آن فراتر از یک تخریف فردی بوده و به یک مساله عمومی بدل شده است. اتوسا لطفی، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تأکید کرد: «بازار بیمه موتورسیکلت در کشور، علی‌رغم الزام قانونی، همچنان در حاشیه توجه سیاست‌گذاران و حتی صنعت بیمه قرار دارد.»

او گفت: «تردد گسترده موتورسیکلت‌های فاقد بیمه شخص ثالث نشان می‌دهد که قانون در این بخش، بیش از آن که اجرا شود، نادیده گرفته شده است؛ موضوعی که در صورت بروز حادثه، تبعات آن تنها متوجه موتورسوار

نیست و کل جامعه را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.» لطفی با اشاره به این که بیمه شخص ثالث موتورسیکلت از نظر ماهیت حقوقی تفاوتی با بیمه خودرو ندارد افزود: «با وجود آسیب‌پذیری بالای موتورسواران در تصادفات، بیمه این گروه نه در سبب هزینه خانوار جدی گرفته می‌شود و نه در اولویت برنامه‌ریزی‌های کلان قرار دارد. این در حالی است که هر حادثه بدون پوشش بیمه‌ای، می‌تواند به یک بحران مالی و حقوقی بلندمدت تبدیل شود.»

وی گفت: «بخشی از مشکل به شرایط اقتصادی موتورسواران بازمی‌گردد، اما تمام مساله را نمی‌توان به ضعف مالی تقلیل داد. نبود فرهنگ‌سازی موثر، اطلاع‌رسانی ناکافی درباره پیامدهای نداشتن بیمه و اجرای سلیقه‌ای قانون، همگی در شکل‌گیری این

وضعیت نقش داشته‌اند.» او افزود: «وقتی نظارت جدی وجود ندارد، طبیعی است که بیمه به عنوان اولین گزینه حذف‌شده از سوی موتورسواران در نظر گرفته شود.»

این کارشناس بیمه گفت: «پیامدهای نبود بیمه موتورسیکلت، صرفاً متوجه فرد مقصر نیست. در بسیاری از موارد، پرداخت خسارت‌های جانی و مالی به عهده شخصی گذاشته می‌شود که توان پرداخت آن را ندارد و همین مساله، مسیر پرونده‌های قضایی را طولانی و فشار بر صندوق‌های حمایتی را هموار می‌کند. از این منظر، نادیده گرفتن بیمه موتورسیکلت به معنای انتقال ریسک از فرد به جامعه است؛ انتقالی که هزینه آن دیر یا زود آشکار می‌شود.»

وی با اشاره به اقدامات اخیر صنعت بیمه افزود: «هر چند توسعه فروش آنلاین و امکان خرید اقساطی بیمه موتورسیکلت گام‌های مثبتی محسوب می‌شود، اما این اقدامات به تنهایی کافی نیست. تا زمانی که سیاست الزام‌آور و نظارت موثر وجود نداشته باشد، تسهیل خرید بیمه لزوماً به افزایش ضریب نفوذ آن منجر نخواهد شد.» او گفت: «صنعت بیمه هنوز نتوانسته متناسب با واقعیت‌های اقتصادی و اجتماعی موتورسواران، محصولات جذاب و کارآمد طراحی کند. ساده‌سازی بیمه‌نامه‌ها، کاهش پیچیدگی‌های اداری و هم‌زمانی آن با کنترل‌های هوشمند می‌تواند نقش مهمی در اصلاح این وضعیت داشته باشد.»

وی در پایان افزود: «بازار بیمه موتورسیکلت در کشور، نمونه‌ای روشن از فاصله میان قانون و اجراست. تا زمانی که بیمه برای موتورسواران از یک توصیه کم‌اثر به یک الزام واقعی تبدیل نشود، این بخش همچنان یکی از نقاط آسیب‌پذیر ایمنی شهری باقی خواهد ماند؛ وضعی که هزینه آن نه تنها از جیب موتورسوار، بلکه از منابع عمومی کشور پرداخت می‌شود.»



نیرو تاثیر شگرفی بر شتاب گیری خودرو گذاشته است. برای مثال، شتاب گیری ثانویه از ۸۰ به ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت در مدل پایه از ۲۶.۲ ثانیه به ۱۰.۳ ثانیه کاهش یافته و در مدل قوی تر، این زمان از ۱۴ ثانیه به تنها ۶.۹ ثانیه رسیده است. انرژی مورد نیاز موتور این نسخه جدید هم توسط یک باتری لیتیوم آهن فسفات با ظرفیت ۲۴.۳ کیلووات ساعت تامین می شود که برای اولین بار در یکی از محصولات گروه رنو استفاده می شود. این باتری نه تنها ایمن تر است، بلکه از شارژ سریع تر DC با توان ۴۰ کیلووات (در مقابل ۳۰ کیلووات قبلی) پشتیبانی می کند و می تواند در عرض ۲۹ دقیقه از ۲۰ به ۸۰ درصد شارژ شود. اما تغییرات به بخش فنی محدود نمی شود.

داجیا اسپرینگ، ارزان ترین خودروی برقی اروپا، برای مدل ۲۰۲۶ با موتورهای قدرتمندتر، باتری جدید و بهبودهای فنی اساسی مورد به روز رسانی قرار گرفته است. داجیا اسپرینگ، ارزان ترین خودروی برقی قاره سبز، تنها یک سال پس از فیس لیفت بزرگ خود، با یک ارتقای فنی چشمگیر برای مدل سال ۲۰۲۶ معرفی شده است. این هاج یک اقتصادی اکنون به موتورهای بسیار قدرتمندتری مجهز شده که ضعف اصلی آن، یعنی عملکرد ضعیف در جاده های برون شهری را به طور کامل برطرف می کند. در نسخه جدید، قدرت مدل پایه از ۴۵ اسب بخار به ۷۰ اسب بخار رسیده و مدل رده بالا نیز با جهشی قابل توجه، از ۶۵ اسب بخار به ۱۰۰ اسب بخار قدرت دست یافته است. این افزایش



ارزان ترین خودروی برقی اروپا قوی تر می شود



یک کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

سیاست های صنعتی ناپایدار مانع توسعه صنعت خودرو شده است



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو، با وجود پیشینه تاریخی و ظرفیت های فراوان در تولید، امروزه در مسیر دشواری قرار دارد. تحریم های چندین ساله، نوسانات شدید ارزی، ساختار مدیریتی ضعیف و سیاست های نادرست اقتصادی باعث شده اند که این صنعت نه تنها نتواند به توسعه پایدار دست یابد، بلکه در بسیاری از مواقع حتی در تامین نیازهای داخلی کشور نیز ناکام باشد. کیفیت پایین محصولات، قیمت های بالا و نبود رقابت در بازار خودرو از جمله مشکلاتی هستند که تاثیرات زیادی بر زندگی روزمره مردم و وضعیت اقتصادی کشور داشته اند. در همین راستا، نقش دولت، خصوصی سازی واقعی و ارتباط با بازارهای جهانی به عنوان راه حل های احتمالی برای برون رفت از این بحران مورد بحث و بررسی قرار می گیرد. حال این سؤال مطرح است که چه اقداماتی می تواند صنعت خودرو را از این بحران نجات دهد و چگونه می توان فضای رقابتی را در این صنعت ایجاد کرد؟ علیرضا قربانی نژاد کارشناس حوزه خودرو، در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»، به تحلیل و بررسی وضعیت کنونی این صنعت و چالش های پیش روی آن پرداخت. او تأکید دارد: «در حالی که رفع تحریم ها و بهبود روابط بین المللی می تواند گامی مثبت برای صنعت خودرو باشد، این تغییرات به تنهایی برای شکوفایی صنعت کافی

نخواهند بود.» به گفته قربانی نژاد، اصلاحات داخلی در صنعت خودرو، به ویژه در حوزه های مدیریت، بهره وری و شفاف سازی فرآیندها، الزامات اساسی برای توسعه پایدار این صنعت به شمار می روند. وی همچنین به طور ویژه بر ضرورت خصوصی سازی واقعی تأکید کرده و بر این باور است که دولت باید از تصدی گری در صنعت خودرو خارج شود و به جای آن، بخش خصوصی توانمند و رقابتی را به میدان بیاورد. او معتقد است: «تنها در صورتی که بنگاه های بزرگ خصوصی با بهره گیری از تکنولوژی و سرمایه گذاری خارجی وارد عرصه تولید شوند، می توانند صنعت خودرو را از وضعیت کنونی خود خارج کرده و آن را به یک خودرو ساز منطقه ای تبدیل کنند.» قربانی نژاد در ادامه به نقش دولت در تنظیم بازار خودرو و نیاز به ایجاد فضایی رقابتی اشاره کرد و پیشنهاداتی برای بهبود کیفیت و کاهش قیمت خودروها مطرح کرد. به عقیده او، دولت باید به جای دخالت مستقیم در قیمت گذاری، به عنوان سیاست گزار عمل کرده و شرایطی را برای رقابت سالم و توسعه این صنعت فراهم آورد. او همچنین به اهمیت واردات خودرو و نحوه مدیریت آن به منظور تقویت صنعت داخلی اشاره و تأکید کرد: «واردات باید به طور کنترل شده انجام شود تا نه تنها بازار داخلی رقابتی تر شود، بلکه باعث انتقال تکنولوژی و بهبود کیفیت تولیدات نیز شود.»

فضای سیاسی بین المللی امروز چه تاثیری بر وضعیت اقتصادی کشور دارد و مردم چه انتظاری از حکمرانی دارند؟

ایران سال ها است که در یک فضای پرتنش بین المللی قرار گرفته و نتیجه این وضعیت چیزی جز کاهش سرمایه گذاری، فشار بر تولید و افت قدرت خرید مردم نبوده است. در حال حاضر ذائقه و قدرت خرید مشتریان در بازار خودرو تغییر کرده است، نوسان نرخ ارز توام با جهش قیمت ها در بازار توقعات توری از خودرو را که کالای سرمایه ای در حال حاضر شناخته می شود، افزایش داده است. از همین رو انتظار می رود که متولیان صنعت خودرو با ننگه دقیق تری به بازار خودرو، سیاست های صحیحی را با هدف کنترل قیمت ها و با ابزارهایی مانند واردات و عدم دخالت در عرضه محصول و قیمت گذاری فراهم کنند. باید در نظر داشت که شعار امسال که بر محور «سرمایه گذاری برای رشد تولید» است، خود گویای این واقعیت است که سیاست گذاری صنعتی باید با این محور اساسی و اصلی در صنعت و بازار خودرو دنبال شود.

در صورت بهبود شرایط سیاسی، صنعت خودرو کشور چگونه می تواند متحول شود؟

با توجه به وضعیت اقتصادی و ارزی کشور در شرایط کنونی، امنیت سیاسی و ثبات ارزی مهم ترین اولویت های صنعت خودرو به شمار می آیند. تازمانی که چشم انداز روشنی در روابط بین الملل ترسیم نشود، نمی توان انتظار تغییرات چشمگیر در جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی داشت. به همین دلیل، سه اولویت اصلی برای صنعت خودرو باید شامل خصوصی سازی واقعی، تدوین یک سیاست صنعتی روشن و امنیت اقتصادی باشد. رفع تحریم ها به تنهایی برای شکوفایی صنعت خودرو کافی نیست. ابتدا باید بسترهای داخلی برای شکوفایی فراهم شود. از جمله اصلاح ساختار مدیریتی، خصوصی سازی واقعی، افزایش

بهره وری و شفاف سازی فرآیندها، تنها در صورتی که این الزامات داخلی فراهم شوند، برقراری ارتباط بین المللی می تواند فرصت تبدیل شدن به یک خودرو ساز منطقه ای را فراهم کند. صنعت خودرو نیاز به ۲ یا ۳ بنگاه خصوصی بزرگ دارد که توان مذاکره و شراکت با خودرو سازان بین المللی را داشته باشند. این بنگاه ها با بهره گیری از تکنولوژی و سرمایه خارجی می توانند علاوه بر تامین نیاز داخلی، وارد میدان صادرات شوند.

تجربه ایران خودرو در مسیر واگذاری چه آموزه هایی برای سایر خودرو سازان دارد؟

خصوصی سازی ایران خودرو، اگر چه با چالش هایی همراه بوده، اما به عقیده اکثریت کارشناسان مسیری است که باید با دقت، برنامه ریزی و نظارت ادامه پیدا کند. البته دولت باید از تصدی گری خارج شود و صرفاً در نقش سیاست گزار باقی بماند. ورود بخش خصوصی حرفه ای، با اهداف اقتصادی و رقابتی، می تواند صنعت خودرو را از وضعیت فعلی که در آن کیفیت پایین، قیمت بالا و نبود رقابت وجود دارد، خارج کند. درس بزرگ این است که خصوصی سازی نباید صرفاً در قالب واگذاری سهام به نهادهای شبه دولتی یا بازنشستگی باشد. مدیریت و مالکیت باید هم راستا با هم به فعالان واقعی و متخصصان سپرده شود تا ساختار مدیریتی صنعت خودرو دچار تحول شود.

واردات خودرو چه نقشی در توسعه صنعت خودرو سازی داخلی دارد؟

واردات، اگر به صورت کنترل شده و هوشمند انجام شود، می تواند ابزار موثری برای افزایش کیفیت، رقابت پذیری و حتی توسعه داخلی باشد. واردات باید به اندازه ای باشد که مثلاً ۵ تا ۱۰ درصد

از سهم بازار را پوشش دهد؛ نه آن قدر زیاد که صنعت داخلی را تضعیف کند و نه آن قدر کم که فضای انحصاری ایجاد شود. از نگاه کارشناسان این حوزه واردات به خصوص در حوزه خودروهای دارای تکنولوژی نوین مانند هیبریدی و برقی، می تواند به عنوان محرکی برای انتقال تکنولوژی عمل کند. اگر بنگاه های داخلی با خودرو سازان بین المللی همکاری کنند، فناوری هم منتقل خواهد شد و ما می توانیم خودروهای با کیفیت و قیمت معقول به بازار عرضه کنیم.

نقش دولت در مدیریت بازار خودرو چگونه باید باز تعریف شود؟

دولت باید از قیمت گذاری دستوری و مداخله مستقیم در مدیریت بنگاه ها فاصله بگیرد. سیاست گذاری باید توسط دولت انجام شود اما اجرا و رقابت باید بر عهده بخش خصوصی گذاشته شود. مهم ترین وظیفه دولت این است که شرایط رقابتی سالم ایجاد کند، تعرفه های منطقه ای تعیین کند و مانع از رانت و انحصار شود. با ایجاد فضای امن، پایدار و رقابتی، خودرو سازان می توانند برای بازارهای منطقه ای و حتی جهانی برنامه ریزی کنند. همچنین با حذف دخالت های غیر ضروری، کیفیت خودروها بهبود می یابد و مصرف کننده نهایی نیز از این فضا سود می برد.

با توجه به شرایط اقتصادی و ارزی، مهم ترین اولویت های کنونی در صنعت خودرو چیست؟

صنعت خودرو مانند سایر بخش های اقتصاد کشور از بحران ارزی، بلاتکلیفی در بازار سرمایه و شرایط «نه جنگ، نه صلح» آسیب دیده است. اقتصاد دانان معتقدند، سرمایه گذاری مانند پرند های است که در فضای ناامن فرود نمی آید؛ پس تازمانی که بهبود روابط بین المللی ایجاد نشود، نمی توان انتظار حضور سرمایه گذار خارجی را به دلیل جبر تحریم های ظالمانه داشت. به همین دلیل، سه اولویت باید در دستور کار قرار گیرد: اول، ثبات ارزی؛ دوم، خصوصی سازی واقعی؛ سوم، تدوین یک سیاست صنعتی روشن برای مشارکت بین المللی و باز شدن درهای صادرات.

فونیکس

F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات ۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



پیش‌رانه هیبرید راهی محصولات اصلی «داجیا» می‌شود

«داجیا از چهره جدید ساندرو همراه با مدل‌های لوگان و جاگر رونمایی کرده است. این خانواده برای اولین بار به پیش‌رانه هیبریدی مجهز شده است. داجیا از نسخه فیس لیفت ساندرو برای مدل ۲۰۲۶ رونمایی کرد؛ خودرویی که در سال ۲۰۲۴ عنوان پرفروش‌ترین خودروی اروپا را از آن خود کرد و از سال ۲۰۱۷ محبوب‌ترین مدل در میان مشتریان بوده است. مهم‌ترین خبر در این به‌روزرسانی، معرفی اولین پیش‌رانه هیبریدی برای خانواده ساندرو است که فاصله این خودرو را از تصویر گذشته‌اش به عنوان یک محصول

صرفاً اقتصادی، پیش‌تر می‌کند. این فیس لیفت میان‌دوره‌ای، علاوه بر مدل استاندارد ساندرو و نسخه کراس آن یعنی ساندرو استپ‌وی، شامل سدان لوگان و استیشن جاگر نیز می‌شود. هر چهار مدل از چراغ‌های جلوی بازطراحی شده و جلوپنجره‌ای جدید بهره می‌برند که ظاهری یکپارچه به نمای جلوی خودرو بخشیده است. در نمای عقب، چراغ‌ها با افکت پیکسلی به‌روز شده‌اند و در مدل جاگر همچنان به سبک خودروهای ولوو به‌صورت عمودی امتداد دارند.



خبر

News

نمایشگاه خودرو، قطعات، لوازم یدکی و صنایع وابسته مازندران یک هفته دیگر برگزار می‌شود

نمایشگاه تخصصی خودرو، قطعات، لوازم یدکی و صنایع وابسته مازندران - ساری ۱۴۰۴، یک هفته دیگر و از سوم تا ششم دی‌ماه برگزار می‌شود. این نمایشگاه، بزرگ‌ترین رویداد تخصصی خودرویی در شمال کشور به شمار می‌رود و به اعتبار حضور گسترده تولیدکنندگان و فعالان اصلی صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور، اهمیتی منحصر به‌فرد پیدا کرده است.

در این نمایشگاه، جمعی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و سازندگان قطعات از جمله ساپکو به همراه بزرگ‌ترین سازندگان قطعات گروه صنعتی ایران خودرو در کشور و مازندران حضور دارند؛ شرکت‌هایی مانند اطلس پمپ سپاهان، صنایع موتور بشل، پیچ‌کوبان، فولادین ذوب امل، ایسکرا اتو الکتریک ایران، پلاستیک امواج، اندیشه ایمنی خودرو،



جهان صنعت شمال، پیشر و پلیمر طبرستان، پویا صنعت خوارزمی، فولاد طبرستان، گروه پژوهش صنعت مدرن، ام‌جی‌ای کوت‌رایلیا، کارا قطعه‌ساز پارسه جویسار، توسعه‌اندیشسان اطلس توانا، شرکت الکترونیک صوت ماسیر و وبرا و لئاژ همگی برای شرکت در نمایشگاه اعلام آمادگی کرده‌اند.

همچنین حضور و فعالیت پرنرنگ شرکت‌های صبا باتری، سیف صنعت و موتور اسکان، گواهی دیگر برای اهمیت بسیار این رویداد در بازار لوازم یدکی خطه شمال کشور است.

علاوه بر این، بیش از ۱۰ برند معتبر خودرویی قصد دارند در نمایشگاه پیش‌رو، جدیدترین محصولات خود را در معرض دید بازدیدکنندگان قرار دهند؛ ضمن این که شرکت نوا خودرو شمال نیز علاوه بر رونمایی از چند محصول، طرح‌های فوق‌العاده برای فروش خودرو در این نمایشگاه برنامه‌ریزی کرده است. این نمایشگاه، بر اساس تقویم نمایشگاهی مصوب سازمان توسعه تجارت ایران توسط «کنتسه نگاران پارسی» و با همکاری انجمن قطعه‌سازان خودرو استان مازندران برگزار می‌شود.

۴۰ همت در وقت اضافه؛ حمایت از صنعت خودرو پیش از فروپاشی زنجیره قطعه‌سازی؛ صنعت خودرو در انتظار تصمیم اجرایی است

در شرایطی که نقدینگی، ارز و اعتماد هم‌زمان از صنعت خودرو فاصله گرفته‌اند، تعویق در پرداخت بسته حمایتی می‌تواند آخرین میخ بر تابوت قطعه‌سازان باشد



نقدینگی مواجهه است، ناچار می‌شود: از مواد اولیه ارزان‌تر استفاده کنند، فرآیندهای کنترل کیفیت را ساده‌سازی کنند، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه را کنار بگذارند. این تصمیم‌ها شاید در کوتاه‌مدت بقا را ممکن کند، اما در میان‌مدت به افت کیفیت خودرو، افزایش هزینه‌های خدمات پس از فروش و تضعیف برند صنعتی کشور منجر می‌شود.

بحران اعتماد؛ هزینه پنهان تاخیر یکی از مهم‌ترین آسیب‌های تعویق در پرداخت حمایت‌ها، فرسایش اعتماد فعالان صنعتی است. قطعه‌سازان می‌گویند وعده‌های حمایتی اگر به اجرا نرسد، تبدیل به بدهی روانی می‌شود. در این فضا، بنگاه‌های دیگر بر نام‌بریزی بلندمدت نمی‌کنند، سرمایه‌گذاری جدید متوقف می‌شود و همه چیز به «بقا در ماه آینده» تقلیل می‌یابد. از نگاه کارشناسان، این بحران اعتماد شاید از کمبود نقدینگی هم خطرناک‌تر باشد؛ زیرا حتی در صورت تزریق منابع در آینده، انگیزه تولید و توسعه به‌راحتی بازمی‌گردد.

۴۰ همت؛ مسکن یا درمان؟ بسته حمایتی ۴۰ همتی، اگر فوری، هدفمند و شفاف پرداخت شود، می‌تواند نقش یک شوک مثبت را ایفا کند؛ شوکی که معوقات را کاهش دهد، جریان نقدینگی را احیا کند و زمان بخرد تا اصلاحات ساختاری دنبال شود. اما اگر این پرداخت به تاخیر بیفتد یا در پیچ‌وخم بوروکراسی گم شود، تنها نقش یک مسکن کم‌اثر را خواهد داشت. صنعت خودرو امروز نه به وعده، بلکه به تصمیم اجرایی فوری نیاز دارد؛ تصمیمی که بدانند در اقتصاد تورمی، تاخیر معادل کاهش حمایت است.

فروش دارند، نه دسترسی مستقیم به تسهیلات بانکی ارزان قیمت و نه توان چانه‌زنی با نهادهای سیاست‌گذار. نتیجه آن است که تاخیر در پرداخت مطالبات، مستقیماً به بحران نقدینگی در واحدهای قطعه‌سازی تبدیل می‌شود. کارشناسان هشدار می‌دهند در صورت تعویق در پرداخت ۴۰ همت؛ زنجیره تامین با کمبود سرمایه در گردش مواجه می‌شود، خرید مواد اولیه داخلی و خارجی کاهش می‌یابد، چک‌های برگشتی و بدهی بانکی قطعه‌سازان افزایش پیدا می‌کند و توان پرداخت حقوق و حفظ نیروی انسانی تضعیف می‌شود، این روند به سرعت می‌تواند از یک بحران مالی به بحران اجتماعی و اشتغال تبدیل شود.

ارز، گمرک و توقف خط تولید یکی از پیامدهای مستقیم کمبود نقدینگی در قطعه‌سازی، اختلال در تامین مواد اولیه وارداتی است. بسیاری از قطعات یا مواد پایه، وابسته به واردات هستند و فرآیند تخصیص ارز نیز خود با تاخیرهای ساختاری مواجه است. وقتی قطعه‌ساز نقدینگی ندارد، نمی‌تواند سفارش جدید ثبت کند؛ و وقتی ارز تخصیص نمی‌یابد، مواد اولیه در گمرک رسوب می‌کند. در چنین شرایطی، حتی اگر خودروساز سفارش تولید بدهد، خط تولید قطعه‌ساز متوقف می‌شود و این توقف به‌صورت زنجیره‌ای به خودروساز منتقل خواهد شد. نتیجه نهایی، کاهش تولید خودرو، افزایش خودروهای ناقص و تشدید نارضایتی بازار است.

اثر دومینووار بر کیفیت و قیمت تاخیر در حمایت مالی فقط به کمیت تولید آسیب نمی‌زند؛ کیفیت نیز قربانی می‌شود. قطعه‌سازی که با کمبود

صنعت خودرو کشور بار دیگر به نقطه‌ای رسیده است که زمان، مهم‌ترین متغیر سیاست‌گذاری شده است. نه اختلاف بر سر اصل حمایت وجود دارد و نه تردیدی درباره ضرورت مداخله دولت؛ آن‌چه امروز صنعت را تهدید می‌کند، تعلل در اجرا و فاصله گرفتن تصمیم از عمل است. بسته حمایتی ۴۰ همتی که قرار است بخشی از فشار مالی بر خودروسازان و قطعه‌سازان را کاهش دهد، اگر به‌موقع پرداخت نشود، همان سرنوشتی را پیدا خواهد کرد که بسیاری از حمایت‌های پیشین تجربه کردند: کم‌اثر، دیر هنگام و ناکافی.

زمان؛ دشمن خاموش حمایت مالی در شرایط تورمی اقتصاد ایران، پول مفهومی ایستا ندارد. هر روز تاخیر در پرداخت منابع حمایتی، از قدرت اثرگذاری آن می‌کاهد. فعالان صنعت خودرو می‌گویند اگر این ۴۰ همت در ماه‌های ابتدایی تصویب تریق می‌شد، می‌توانست بخش عمده‌ای از معوقات خودروسازان به قطعه‌سازان را تسویه کند و چرخ تولید را روان نگه دارد. اما اکنون، با رشد نرخ ارز، افزایش هزینه نهاده‌ها و انباشت بدهی‌ها، همان عدد اسمی تنها بخشی از مشکلات را پوشش می‌دهد. به بیان ساده، حمایت مالی در اقتصاد تورمی تاریخ انقضای دارد؛ و هر روز تاخیر، این تاریخ را به عقب نمی‌اندازد، بلکه آن را می‌سوزاند.

قطعه‌سازان؛ حلقه‌ای که زودتر می‌شکند اگر چه در ظاهر، بسته‌های حمایتی با نام «صنعت خودرو» شناخته می‌شوند، اما در عمل، بیشترین فشار بر دوش قطعه‌سازان است. این بنگاه‌ها نه امکان افزایش قیمت

پیگیری يك موضوع

Follow up



سید احمد حسینی

رئیس اتحادیه فروشندهان لوازم یدکی خودرو

دلایل آشفستگی بازار قطعات یدکی خودرو

بازار قطعات یدکی خودرو این روزها به یکی از بی‌سامان‌ترین بخش‌های بازار بخش خدمات تبدیل شده است، بازاری که در آن از قطعات تولید شرکت‌های داخلی گرفته تا کالاهای وارداتی و حتی قطعات قاچاق و به‌صورت زیر پله‌ای و همچنین با کیفیت‌های متفاوت عرضه می‌شود؛ قطعاتی که برخی از آن‌ها نه تنها استاندارد مشخصی ندارند، بلکه تشخیص اصل و تقلبی بودنشان برای مصرف‌کننده تقریباً غیرممکن شده است. حال در این زمینه، سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه فروشندهان لوازم یدکی خودرو به بررسی وضعیت این بازار پرداخته است.

فعالان بازار می‌گویند افزایش نرخ دلار، آشفستگی بازار لوازم یدکی را تشدید کرده و باعث شده قیمت‌گذاری قطعات یدکی از هر گونه منطق و ضابطه خارج شود. ارز یابی شمار در این زمینه چیست؟

بازار قطعات یدکی در رکود تورمی قرار دارد. بی‌ثباتی قیمت‌ها امکان فعالیت را از فروشندگان گرفته و مانعی دائمی کالایی که امروز می‌فروشیم، فردا می‌توانیم جایگزینی برای آن پیدا کنیم یا نه، این بی‌ثباتی باعث شده برخی فروشندگان برای تامین تعهدات مالی خود، ناچار شوند اجناس را حتی با قیمت‌های پایین‌تر از نرخ خرید به فروش برسانند، وضعیتی که سودآوری را به حداقل رسانده و استمرار فعالیت واحدهای صنفی را با خطر مواجه کرده است.

در حال حاضر شما با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟

در بخش واردات قطعه و مواد اولیه برای تولید، باید ماه‌ها در صف تخصیص ارز بمانیم. گاهی این انتظار چندین ماه طول می‌کشد و اگر این روند ادامه پیدا کند، در آینده نزدیک با کمبود کالا و افزایش دوباره قیمت‌ها در بازار مواجه خواهیم شد. متأسفانه برای تولید به اندازه کافی ارز تخصیص داده نمی‌شود و این موضوع زنجیره تامین قطعه را مختل کرده است. اوضاع بازار خوب نیست و در نهایت، ضرر این شرایط متوجه مصرف‌کنندگان خواهد شد.

در کنار مشکلات بازار فیزیکی، فروش قطعات یدکی در پلتفرم‌های آنلاین نیز به یک نگرانی جدی تبدیل شده است، وضعیت این بخش چگونه است؟

در برخی پلتفرم‌ها قطعات یدکی با عنوان «اصل» عرضه می‌شود، در حالی که فروشندگان این کالاها فاقد مجوز از نهادهای ذی‌ربط هستند و مورد تایید اتحادیه نیستند. در این زمینه شکایت‌های متعددی از سوی مشتریان دریافت کرده‌ایم. مردم باید توجه داشته باشند که هر کالایی که در فضای مجازی عرضه می‌شود، الزاماً معتبر نیست و خرید قطعات غیراستاندارد می‌تواند خسارت‌های مالی و جانی به همراه داشته باشد.

زاپاس

Spare Tire

رونمایی از تریلر نسل جدید ایران کاوه با استانداردهای اروپایی



شده است؛ مزیتی که جذابیت اقتصادی این محصول را برای مصرف‌کنندگان افزایش می‌دهد. گفتنی است سیزدهمین نمایشگاه تخصصی حمل‌ونقل و مدیریت شهری مشهد، از ۲۵ تا ۲۸ آذرماه در محل نمایشگاه بین‌المللی استان خراسان رضوی برگزار می‌شود و شرکت‌های زامیاد و ایران کاوه سایبا هم‌روزه از ساعت ۱۵ تا ۲۱ در سالن فردوسی میزبان علاقه‌مندان خواهند بود.

ظاهری، کلاف‌ها و قطعات مجموعه به‌صورت خم‌کاری زاویه‌ای تولید شده‌اند که در مقایسه با نمونه‌های کفی موجود در بازار، از استحکام بالاتری برخوردار هستند. شایان ذکر است در محصول جدید شرکت ایران کاوه، ضمن استفاده از برترین قطعات اصلی موجود در بازار و حفظ استحکام سازه، ظرفیت حمل بار تا ۳۵ هزار کیلوگرم افزایش یافته و با اعمال تغییرات فنی و ظاهری، کاهش وزنی در حدود ۲۰۰ کیلوگرم محقق

تکیه بر استانداردهای روز اروپایی طراحی و تولید شده و گامی موثر در افزایش عمق داخلی‌سازی، ارتقای ظرفیت حمل بار و بهبود کیفیت محصولات با کاربری سنگین در کشور، به شمار می‌آید. از جمله مزیت‌های تریلر جدید «کاوه ۲۵»، استفاده ترکیبی از فولادهای MC500 و ST52 در ساخت قطعات اصلی است که ضمن کاهش وزن محصول، استحکام سازه و کیفیت نهایی را به‌طور محسوسی افزایش داده است. همچنین در بخش طراحی

بازار ش سایپانیزور، در سیزدهمین نمایشگاه تخصصی حمل‌ونقل و مدیریت شهری مشهد شرکت زامیاد برای نخستین بار کامیونت «باراد» ۶ تن با کاربری حمل زباله و آتش‌نشانی را در کنار کامیونت زامیاد EX با کاربری کمپرسی و «بادرا پلاس» با کاربری آتش‌نشانی به نمایش می‌گذارد. بنابر این گزارش، شرکت ایران کاوه سایبا نیز از تریلر نسل جدید خود در حوزه حمل‌ونقل باری رونمایی می‌کند؛ محصولی که با

است. این یک نسخه ویژه و بسیار جذاب از رودستر محبوب MX-5 میا تا است که قرار است تعریف جدیدی از لذت رانندگی ارائه دهد. این خودرو در دو مدل عرضه خواهد شد. مدل استاندارد که اسپریت ریسینگ رودستر نام دارد، در ۲ هزار و ۲۰۰ دستگاه ساخته می‌شود در حالی که مدل وحشی تر رودستر 12R تنها در ۲۰۰ دستگاه ساخته خواهد شد و در زاین از طریق قعه‌کشی به فروش می‌رسد. قلب تپنده هر دو مدل، همان پیشران ۲ لیتری تنفس طبیعی اسسکای اکتیو G است که نیروی خود را از طریق یک گیربکس شش سرعته دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند.

MX-5 اسپریت ریسینگ نسخه‌ای تولید محدود با قدرت بیشتر است که اولین محصول تولیدی برند پر فور منس مزدا محسوب می‌شود. مزدا به آرامی در حال گسترش برند پر فور منس خود است که با نام اسپریت ریسینگ شناخته می‌شود. بخش اسپریت ریسینگ که با هدف انتقال دانش و تجربه مزدا از دنیای مسابقات اتومبیلرانی به خودروهای جاده‌ای شکل گرفته است، پیش‌تر پروژه‌های متنوعی از اصلاح مدل‌های جاده‌ای گرفته تا کانسپت‌های مسابقه‌ای استفاده می‌را به نمایش در آورده بود اما تاکنون هیچ خودروی تولیدی را با نشان اسپریت ریسینگ ندیده بودیم تا این‌که حالا سرانجام اولین محصول تولیدی این بخش معرفی شده



افزایش توان موتور مزدا «میا تا»



ویژه‌ها

تاکید بر «تنظیم‌گری» به جای «تصدی‌گری» توسط وزیر صمت در صنعت خودرو



سیدمحمد اتابک، وزیر صمت با اشاره به سیاست‌های دولت در قبال صنعت خودرو، گفت: «در برون‌سپاری‌ها باید به تنظیم‌گری‌ها توجه کنیم. باید تنظیم‌گری‌ها را بالا ببریم و هر چقدر می‌توانیم از تصدی‌گری فاصله بگیریم، چراکه به نفع دولت است. وی افزود: «وزارت صمت با همکاری سازمان ملی استاندارد، بخش خصوصی و اتاق بازرگانی، آیین‌نامه جدید برای ارتقای کیفیت خودروهای داخلی را بر اساس برنامه هفتم توسعه تنظیم کرده است.»

دیگه چه خبر؟

وزارت صمت فروشنده خودرو شد!؟



از ابتدای امسال وزارت صمت سه مرحله فروش خودروهای وارداتی را برگزار کرده، اما آماری از میزان تحویل خودروها و عملکرد شرکت‌های واردکننده منتشر نشده است؛ موضوعی که خریداران را در بلاتکلیفی کامل قرار داده است. این پیش‌فروش‌ها قرار بود نویدبخش بازگشت نظم، شفافیت و رقابت به بازار خودرو باشد، اما حالا برای بسیاری از خریداران به چالشی جدی و فرسایشی تبدیل شده است. نکته قابل تأمل آن جاست که وزارت صمت، معدن و تجارت عملاً به فروشنده اصلی خودروهای وارداتی تبدیل شده است

در سایه قیمت‌گذاری دستوری و تولید محصولات همراه با زیان رقم خورد؛

خودرو؛ زیان‌ده‌ترین صنعت بورسی طی هشت سال گذشته



حدود ۴ درصد زیان عملیاتی فروخته است. این آمار صنعت خودرو را به زیان‌ده‌ترین صنعت کشور در این بازه زمانی تبدیل کرده است. ریشه اصلی این وضعیت را باید در فاصله عمیق میان بهای تمام‌شده تولید و قیمت‌های فروش جست‌وجو کرد، فاصله‌ای که عمدتاً ناشی از سیاست قیمت‌گذاری دستوری بوده است. در حالی که هزینه‌های تولید شامل مواد اولیه، دستمزد، انرژی، قطعات وارداتی و هزینه‌های سربار همگام با تورم رشد کرده‌اند، خودروسازان امکان افزایش قیمت محصولات متناسب با این رشد هزینه‌ها را نداشته‌اند. نتیجه این عدم توازن، فروش محصول با حاشیه سود منفی و انتقال زیان به صورت



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بررسی روند حاشیه سود ناخالص صنعت خودروسازی در سال‌های اخیر نشان می‌دهد این صنعت ضعیف‌ترین عملکرد را در میان صنایع بورسی کشور به ثبت رسانده و عملاً در اغلب سال‌ها با زیان عملیاتی دست‌وپنجه نرم کرده است. داده‌های مالی حاکی از آن است که حاشیه سود ناخالص این صنعت در سال ۱۳۹۶ حدود ۸ درصد بوده، اما از سال ۱۳۹۷ وارد مسیر نزولی شده و به منفی ۱۶ درصد رسیده است. این روند زیان‌دهی در سال‌های بعد نیز ادامه یافته، به‌طوری‌که حاشیه سود در سال ۱۳۹۸ منفی ۶ درصد، در سال ۱۳۹۹ منفی ۱۳ درصد، در سال ۱۴۰۰ منفی ۲ درصد و در سال ۱۴۰۱ منفی ۴ درصد ثبت شده است. اگر چه در سال ۱۴۰۲ نشانه‌هایی از بهبود دیده شد و حاشیه سود به مثبت یک درصد رسید و در سال ۱۴۰۳ نیز تا حدود ۳ درصد افزایش یافت، اما این بهبود مقطعی نتوانسته تصویر کلی صنعت را تغییر دهد. محاسبه میانگین حاشیه سود صنعت خودرو طی این هشت سال نشان می‌دهد متوسط عملکرد این صنعت به حدود منفی ۳.۶ درصد رسیده که به‌طور تقریبی می‌توان آن را منفی ۴ درصد در نظر گرفت. به بیان ساده‌تر، صنعت خودروسازی کشور طی یک دوره هشت‌ساله، صرف‌نظر از هزینه‌های اداری، مالی و عمومی، هر خودرو را به‌طور متوسط با

دنده یک First gear

تخصیص ارز برای واردات مواد اولیه تولید دارای فوریت است
«حاضر جواب: گاهی «فوریت» در اقتصاد ما شبیه چراغ خطر خودروست؛ همه می‌دانند باید ایستاد یا حداقل ترمز گرفت، اما تا صادر نریاید، کسی باورش نمی‌شود. مواد اولیه هم دقیقاً مثل بنزین است؛ تا تمام نشود، کسی یادش نمی‌افتد که خودرو بدون آن حتی استارت هم نمی‌خورد. وقتی ارز دیر برسد، کارخانه‌ها وارد فل‌فل دادن خودرو می‌شوند؛ چند نفر پشتش، یکی جلو فرمان و همه با هم امیدوار که شاید این بار روشن شود.

بدون نوسازی ناوگان حمل‌ونقل رقابت بین‌المللی امکان‌پذیر نیست
«حاضر جواب: رقابت بین‌المللی با ناوگانی که کولرش دعا می‌خواهد و ترمزش نذر، بیشتر شبیه مسابقه لاک‌پشت‌هاست. در دنیا، کامیون‌ها با سنسور و هوش مصنوعی راه جابه‌جا می‌کنند و ما هنوز نگرانیم که آیا امروز استارت می‌خورد یا نه. نوسازی ناوگان یعنی راننده به‌جای گوش دادن به صدای موتور، بتواند رادیو را روشن کند و از مسیر لذت ببرد، نه این‌که هر پیچ جاده برایش حکم امتحان نهایی داشته باشد.

صنعت خودرو زیر فشار تورم و سیاست‌های متناقض دولت

«حاضر جواب: تورم در صنعت خودرو دقیقاً مثل باد مخالف در اتوبان است؛ هر چه بیشتر گاز بدهی، کمتر جلو می‌روی. از آن طرف، سیاست‌ها هم گاهی چپ می‌زنند و ناگهان راست می‌پیچند، بدون راهنما. خودروساز مانده که دنده را عوض کند یا فرمان را. نتیجه هم خودرویی است که روی کاغذ اقتصادی است، اما در واقعیت، فقط حساب و کتابش سرگیجه می‌آورد.

فشار بی‌سابقه بر قطعه‌سازان با الزام پیش‌پرداخت ۸ درصدی مالیات

«حاضر جواب: قطعه‌سازها این روزها قبل از این‌که قطعه بسازند، باید حساب کنند که اول مالیات را بدهند یا بعدش نفس بکشند. پیش‌پرداخت مالیات هم شبیه این است که قبل از سفر، از راننده بخواهند پول جریمه سرعت غیرمجاز را پرداخت کنند؛ هنوز راه نیفتاده، اما تخلفش قطعی فرض شده؛ با این حساب، بعضی قطعه‌سازها ترجیح می‌دهند قطعه نسازند، چون ساختن، خرج دارد و خرج، مالیات.

بیمه خودرو؛ واقعیت‌هایی که در آیین‌نامه‌ها نیست اما اجرا می‌شود

«حاضر جواب: بیمه خودرو در ایران گاهی شبیه دفترچه راهنمایی است که نوشته شده، اما کسی آن را نخوانده. راننده فکر می‌کند همه چیز تحت پوشش است، تا روزی که دقیقاً همان اتفاقی می‌افتد که «شامل نمی‌شود». آیین‌نامه می‌گوید یک چیز، کارشناس چیز دیگر می‌گوید و خودرو وسط این دو، با گلگیر آسیب‌دیده منتظر می‌ماند. البته انصافاً بیمه همیشه هست؛ حداقل برای توضیح این‌که چرا خسارت پرداخت نمی‌شود!

حمایت مالی از خودروسازان، شرط بقای قطعه‌سازان است

«حاضر جواب: خودروساز و قطعه‌ساز مثل خودرو و چرخ‌اند؛ یکی بدون دیگری فقط یک ایده پارک‌شده است. وقتی نقدینگی نباشد، زنجیره تامین تبدیل به زنجیره انتظار می‌شود. قطعه‌ساز منتظر پول، خودروساز منتظر قطعه و مشتری منتظر تحویل. حمایت مالی اگر درست و به‌موقع برسد، همه حرکت می‌کنند؛ اگر نه، همه در یک پارکینگ بزرگ به نام «بعدها» متوقف می‌مانند.

مزم‌ن به صورت‌های مالی شرکت‌ها بوده است. تداوم حاشیه سود منفی پیامدهای گسترده‌ای برای صنعت خودرو به همراه داشته است. کاهش نقدینگی، ازدیاد زیان انباشته، افزایش بدهی به قطعه‌سازان، افت کیفیت محصولات، کاهش توان سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و فرسودگی خطوط تولید از مهم‌ترین آسیب‌هایی است که این وضعیت به صنعت وارد کرده است. در چنین شرایطی خودروسازان به‌جای تمرکز بر نوآوری، بهبود کیفیت و توسعه محصولات جدید، بخش قابل توجهی از توان خود را صرف مدیریت بحران نقدینگی و تامین سرمایه در گردش کرده‌اند. این موضوع به‌تدریج قدرت رقابت‌پذیری صنعت خودرو را در برابر رقبای داخلی و خارجی تضعیف کرده و رضایت مصرف‌کننده را نیز تحت تأثیر قرار داده است. در صورت اصلاح سیاست قیمت‌گذاری و حذف یا تعدیل قیمت‌گذاری دستوری، چشم‌انداز متفاوتی برای صنعت خودرو قابل تصور است. آزادسازی تدریجی قیمت‌ها و هم‌راستاسازی نرخ فروش با بهای تمام‌شده می‌تواند حاشیه سود عملیاتی خودروسازان را از محدوده منفی خارج کرده و زمینه بازگشت سودآوری پایدار را فراهم کند. افزایش حاشیه سود به خودروسازان این امکان را می‌دهد که بدهی‌های انباشته خود را کاهش دهند، مطالبات قطعه‌سازان را به‌موقع پرداخت کنند و منابع لازم برای نوسازی خطوط تولید و ارتقای کیفیت محصولات را تامین کنند. در چنین شرایطی، صنعت خودرو می‌تواند از یک صنعت زیان‌ده و وابسته به حمایت‌های مالی، به صنعتی مولد، سودآور و رقابت‌پذیر تبدیل شود؛ مسیری که تحقق آن بیش از هر چیز به اصلاح سیاست‌های قیمتی و ایجاد تعادل میان هزینه تولید و قیمت فروش وابسته است.

رشد درآمد شرکت کمک‌فتر «ایندامین سایپا»

میزان درآمد
آبان ماه127
میلیارد تومانمیزان رشد درآمد
۸ ماهه7
٪میزان درآمد
۸ ماهه1.098
میلیارد تومان

شرکت کارخانجات کمک‌فتر ایندامین سایپا در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱۰۰۹۸ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

شفافیت در بازار خودرو ایجاد خواهد شد

مقیمی افزود: «در مصوبه هیات وزیران، حقوق ورودی خودروها بر اساس نوع پیشران (برقی، هیبریدی یا لگین، هیبرید، بنزینی) و حجم موتور، به‌طور عددی و مشخص در قالب جدول تائنه‌ای ۱۴۰۵ تعیین شده است. چنین شفافیتی باعث شده که در جدول حقوق ورودی، تفکیک روشنی میان پیشران‌های برقی و هیبریدی با سایر خودروها دیده می‌شود.

چرا؟

افزایش عرضه، بازار خودرو را آرام می‌کند

وی ادامه داد: «افزایش عرضه از طریق واردات، به‌ویژه در بخش‌های اقتصادی و خودروهای با فناوری بالاتر، می‌تواند به کنترل نوسانات قیمتی، مهار 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.»

چند تلتد؟

نسخه دولت برای تنظیم بازار خودرو

فرشاد مقیمی رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در واکنش به تصویب‌نامه اخیر هیات وزیران درباره واردات خودرو سواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، گفت: «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.»



دلیل اصلی این بازنشستگی زود هنگام، به‌زیر ساخت و پلت‌فرم قدیمی این خودرو بازمی‌گردد. EQB بر پایه پلت‌فرم MFA ساخته شده بود که نخستین بار در سال ۲۰۱۱ معرفی شد و دیگر توان رقابت با معماری‌های جدید و پیشرفته تر خودروهای برقی را ندارد. این معماری جدید، پلت‌فرم پیشرفته MMA است که برای پشتیبانی هم‌زمان از پیش‌ران‌های هیبریدی و تمام‌برقی طراحی شده است. از ویژگی‌های برجسته این پلت‌فرم می‌توان به معماری ۸۰۰ ولتی برای سرعت شارژ بسیار بالاتر و فناوری‌های داخلی جدید کابین اشاره کرد که بر پایه سیستم‌عامل اختصاصی مرسدس بنز (MB.OS) کار می‌کنند؛ همان چیزی که در مدل جدید CLA نیز به نمایش گذاشته شد.

مرسدس بنز رسماً تأیید کرد که به دلیل پلت‌فرم قدیمی و عدم توان رقابت، تولید شاسی‌بلند برقی EQB پس از مدل ۲۰۲۵ متوقف خواهد شد. در دنیای پرشتاب خودروهای برقی، گاهی عمر یک مدل بسیار کوتاه‌تر از آن چیزی است که انتظار می‌رود. این دقیقاً سرنوشتی است که برای مرسدس بنز EQB رقم خورده است. این شرکت آلمانی رسماً اعلام کرد که تولید شاسی‌بلند برقی EQB پس از مدل ۲۰۲۵ متوقف خواهد شد. این تصمیم، پایانی بر عمر کوتاه اما قابل توجه یکی از معدود شاسی‌بلندهای برقی هفت‌نفره بازار است. سخنگوی مرسدس بنز این خبر را تأیید کرد و دلیل آن را رسیدن EQB به پایان چرخه عمر برنام‌ریزی شده خود دانست؛ اما



تولید شاسی بلند برقی هفت نفره «مرسدس بنز» متوقف می‌شود

دومین محصول همکاری نزدیک «آئودی» با گروه سایک



آئودی E7X مدتی پیش و با نام کانسپت ESUV در گوانگژو ۲۰۲۵ به‌معرض نمایش درآمد. طراحی بدنه آئودی ESUV با قاب مستطیل-شکل در نمای جلو و عقب که چراغ‌های باریک را در خود جامی دهد، کاملاً به E5 اسپرت‌بک شبیه است؛ در حالی که محصولات فعلی آئودی در اروپا و سایر بازارها، براساس زبان طراحی کاملاً متفاوتی شکل گرفته‌اند. چراغ‌های C-شکل جلو و عقب، دوربین‌های جانبی، لیدار روی سقف، دستگیره‌های مخفی شونده، رینگ‌های ۲۱ یا ۲۲ اینچ و البته نشان AUDI، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری این خودرو به‌شمار می‌رود. آئودی E7X در دو تیپ موتور -عقب و دو-موتور تولید خواهد شد. تیپ

پایه به یک موتور ۳۰۰ کیلووات (۴۰۲ اسب‌بخار) مجهز شده است؛ در حالی که در تیپ AWD، یک موتور ۲۰۰ کیلووات (۲۶۸ اسب‌بخار) نیز به‌محور جلو اضافه می‌شود تا در مجموع، ۶۷۰ اسب‌بخار قدرت را در اختیار این خودرو قرار دهد. وزن و حداکثر سرعت این تیپ از آئودی E7X به‌تر تیپ ۲۶۷۳ کیلوگرم و ۲۲۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. موتورهای این خودرو توسط یکی از زیر مجموعه‌های سایک به نام Huayu و مجموعه باتری آن هم توسط CATL تولید خواهد شد. البته فعلاً از ظرفیت باتری و برد حرکتی این خودرو اطلاعی در دست نیست.

چری «تیگو ۹» به‌روز تر شد



بنابر اسناد MIIT، شرکت چری برای معرفی نسخه به‌روزرسانی شده از تیگو ۹ آماده می‌شود. مدل فعلی این خودرو هفت نفره از مدتی پیش با نام لو کانو L8 در ایران عرضه شده است. ظاهراً چری قصد دارد با عرضه مدل‌های مختلف تیگو ۹ با قوای حرکتی و فاصله محوری متفاوت، تعداد اعضای این سری را افزایش دهد. با نگاهی به تصاویر MIIT می‌توان تغییر در طراحی چراغ‌های جلو، فاصله بیشتر بین اجزای جلوپنجره و طرح جدید رینگ‌های ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچ را تشخیص داد. سایر موارد همچون دستگیره‌های مخفی شونده، چراغ یکپارچه عقب با زمینه تیره و خروجی دوتایی آگزوز با مدل فعلی تفاوتی ندارد. ابعاد چری

تیگو ۹ جدید در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌تر تیپ ۴، ۸، ۱۰، ۱۷، ۱۷، ۱۷ در تیپ ۷ نفره و ۲، ۸ متر اعلام شده است که نسبت به مدل فعلی در طول و ارتفاع ۶ سانتی‌متری افزایش را نشان می‌دهد. وزن این خودرو در دو تیپ ۵ و ۷ نفره به‌تر تیپ ۱۷۷۹ و ۱۸۳۱ کیلوگرم اعلام شده است. خریدار چری تیگو ۹ جدید می‌تواند مواردی همچون سانروف، تزیین دو-رنگ بدنه، طرح‌های مختلف برای رینگ‌ها، جالیوانی روی درها، شیشه لچکی عقب، شیشه‌های غیردودی عقب، آنتن کوسه‌ای، پرداخت خودکار عوارض ETC و غیره را سفارش دهد.

قیمت پایین و تنوع مدل‌ها اعتماد عمومی را به برندهای آسیایی افزایش داده است؛

مصرف کنندگان اروپایی به خودروهای چینی روی آورده‌اند

کاهش قیمت و چهره به‌روز تر برای بزرگ‌ترین محصول «جتور»

برند جتور در سال ۲۰۱۸ توسط چری تأسیس شده است. دو محصول این کمپانی یعنی X70s و X70 پلاس در ایران با اسامی فیدلیتی و فیدلیتی پرستین شناخته می‌شود؛ در حالی که جتور داشتنگ هم در آینده با نام فیدلیتی XB1 در ایران عرضه خواهد شد. اما محصول پرچمدار جتور یعنی شاسی‌بلند هفت نفره X90 از سال ۲۰۱۹ تاکنون در بازار حضور دارد. به‌واسطه عرضه هم‌زمان تیپ‌های مختلفی از جتور X90، این مدل بیشتر به عنوان یک سری مجزا از محصولات جتور شناخته می‌شود. یکی از این مدل‌ها به‌نام جتور X90 پُرو که در بهار ۲۰۲۴ معرفی شد و اکنون مورد به‌روزرسانی



قرار گرفته است. جتور X90 پرو ۲۰۲۴ به‌واسطه ابعاد بزرگ‌تر جلوپنجره و چراغ‌های دیالایت و همچنین طراحی جدید سپرها و چراغ‌های عقب، از مدل قبلی متمایز می‌شود. ابعاد بدنه جتور X90 پرو ۲۰۲۴ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌تر تیپ ۴، ۸، ۱۰، ۱۷، ۱۷ متر اعلام شده است که با مدل قبلی تفاوتی ندارد. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۱۹ یا ۲۰ اینچ قرار می‌گیرد. جتور X90 پرو ۲۰۲۴ علاوه بر دو ظرفیت ۵ یا ۷ نفره، به‌صورت ۶ نفره نیز عرضه خواهد شد. طراحی داخلی این مدل به‌جز کیفیت متریا ل و رنگ تریم، با مدل فعلی تفاوتی ندارد؛ بنابر این با صفحه نشان دهنده ۱۰، ۲۵ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۵، ۶ اینچ مواجه خواهیم شد. بسته به تیپ، جتور X90 پرو ۲۰۲۴ به‌مولودی شامل شارژر بی‌سیم، گرمکن سردکن و ماساژور ردیف اول و دوم، دوربین ۳۶۰ درجه، کروژ کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار، سامانه حفظ حرکت بین خطوط و پایش نقطه‌کور مجهز شده است. مشخصات فنی جتور X90 پرو ۲۰۲۴ با مدل فعلی تفاوتی ندارد؛ بنابر این مدل جدید هم با پیش‌ران ۱، ۶ لیتری توربوشارژر با ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت ۲ لیتری توربوشارژر با ۲۵۴ اسب‌بخار نیرو قابل سفارش است.

این مدل‌ها گذاشته‌اند. این تغییر مسیر نشان می‌دهد که سیاست‌گزاران اروپایی در طراحی تعرفه‌ها دچار خطای محاسباتی شده‌اند. هدف اصلی، ترغیب چینی‌ها به‌ساخت کارخانه در اروپا بود؛ اما هزینه‌های تولید در چین حدود ۳۰ درصد ارزان‌تر است و انتقال خطوط تولید برای شرکت‌ها منطقی به‌نظر نمی‌رسد. در نتیجه، به‌جز مواردی محدود مانند برنامه بی‌وی‌دی برای احداث کارخانه در مجارستان، سایر خودروسازان چینی عجله‌ای برای سرمایه‌گذاری مستقیم در اروپا ندارند. پیامد این سیاست برای صنعت خودرو اروپا بسیار جدی است. نخست سهم خودروهای برقی چینی در بازار اروپا از ۴۴ درصد در سال ۲۰۲۴ به ۳۴ درصد در سال ۲۰۲۵ کاهش یافته، اما این کاهش با رشد چشمگیر خودروهای هیبریدی و بنزینی جبران شده است. دوم، اتحادیه اروپا نه‌تنها نتوانسته مانع ورود خودروهای چینی شود، بلکه به‌طور ناخواسته مسیر تازه‌ای برای نفوذ آن‌ها باز کرده است.

چینی‌ها به‌ساخت کارخانه در این قاره نیز تا حد زیادی ناکام مانده است. انتظار می‌رود امسال کمتر از ۲۰ هزار خودرو با برند چینی در خاک اروپا مونتاژ شود که در مقایسه با حجم واردات، رقمی ناچیز است. البته بی‌وی‌دی با برنامه ساخت کارخانه‌ای در مجارستان با ظرفیت تولید ۱۵۰ هزار دستگاه در سال، یک استثنا به‌شمار می‌رود. شرکت‌های دیگری مانند لیپ‌موتور و گریت‌وال نیز برنامه‌هایی برای تولید محلی اعلام کرده‌اند؛ اما بیشتر این طرح‌ها هنوز روی کاغذ باقی مانده و نشانه‌ای از عجله سایر خودروسازان چینی برای فرصت درنبال کردن این مسیر دیده نمی‌شود.

تحولی رو به صعود

بر اساس آمار، فروش خودروهای ساخت چین در اتحادیه اروپا، بریتانیا و کشورهای عضو EFTA تا پایان سال جاری از مرز ۷۰۰ هزار دستگاه عبور خواهد کرد؛ جهشی چشمگیر نسبت به ۴۰۸ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۴. این رشد در شرایطی رخ داده که تعرفه‌های اضافی تا ۳۵ درصد بر خودروهای برقی اعمال شده است. اما نظر به این‌که خودروهای هیبریدی و بنزینی همچنان تنها مشمول عوارض ۱۰ درصدی هستند، خودروسازان چینی به‌سرعت استراتژی خود را تغییر داده و تمرکز خود را روی



عضو EFTA تا پایان امسال از مرز ۷۰۰ هزار دستگاه عبور کند. این یک جهش خیره‌کننده نسبت به فروش ۴۰۸ هزار دستگاهی سال ۲۰۲۴ است؛ آن‌هم در حالی که تعرفه‌های اضافی تا ۳۵ درصد (علاوه بر عوارض ۱۰ درصدی قبلی) از نوامبر سال گذشته اعمال شده‌اند. راز این موفقیت در یک حفره سیاستی نهفته است. تعرفه‌های سنگین اتحادیه اروپا به‌طور خاص خودروهای تمام‌برقی را هدف گرفته‌اند اما مدل‌های هیبریدی و بنزینی همچنان فقط با همان عوارض ۱۰ درصدی سابق وارد می‌شوند. خودروسازان چینی هم این فرصت را به‌سرعت قاپذیده‌اند. آن‌ها به‌جای سرمایه‌گذاری برای ساخت کارخانه در اروپا، استراتژی خود را تغییر داده و تمرکزشان را روی مدل‌هایی گذاشته‌اند که از این تعرفه‌های گزاف فرار کنند. وقتی هزینه‌های تولید در چین تا ۳۰ درصد ارزان‌تر از اروپاست، انتقال خط تولید برای این شرکت‌ها منطق اقتصادی ندارد. اما رها این تغییر مسیر را به‌وضوح نشان می‌دهند. در حالی که در سال ۲۰۲۴، خودروهای برقی ۴۴ درصد از کل فروش خودروهای چینی در اروپا را تشکیل می‌دادند، این سهم در سال ۲۰۲۵ به ۳۴ درصد سقوط کرده است. در واقع، حدود دوسوم خودروهای چینی وارد شده به اروپا در سال جاری، تنها مشمول همان عوارض استاندارد ۱۰ درصدی شده‌اند. هدف دیگر اتحادیه اروپا، یعنی ترغیب



سهیل سیاووشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت خودرو جهان در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری به عرصه‌ای برای تقابل سیاست‌های تجاری و رقابت فناوریانه تبدیل شده است. تصمیمات اقتصادی دولت‌ها دیگر تنها بر شاخص‌های مالی اثر نمی‌گذارد، بلکه مسیر حرکت شرکت‌های بزرگ و حتی انتخاب مصرف‌کنندگان را تغییر می‌دهند. در این میان، موضوع تعرفه‌ها و محدودیت‌های وارداتی به‌یکی از ابزارهای اصلی سیاست‌گذاری بدل شده است؛ ابزاری که می‌تواند هم به حمایت از تولید داخلی منجر شود و هم پیامدهای پیش‌بینی نشده‌ای برای بازارها داشته باشد.

اروپا، آمریکا و چین به‌عنوان سه قطب اصلی صنعت خودرو، هر یک با رویکردی متفاوت تلاش کرده‌اند جایگاه خود را در این رقابت حفظ کنند. اما تجربه نشان داده است که هر تصمیم تجاری، به‌ویژه در حوزه خودروهای برقی و هیبریدی، می‌تواند اثرات زنجیره‌ای در سطح جهانی ایجاد کند. مصرف‌کنندگان، سرمایه‌گذاران و خودروسازان همگی تحت‌تأثیر این سیاست‌ها قرار می‌گیرند و گاه نتایج آن فراتر از انتظار سیاست‌گزاران است.

آنچه در ادامه می‌آید، بررسی یکی از تازه‌ترین نمونه‌های این تقابل است؛ نمونه‌ای که نشان می‌دهد چگونه یک تصمیم تجاری در سطح اتحادیه اروپا نتوانسته پیامدهایی فراتر از مرزها ایجاد کند و مسیر رقابت جهانی را تحت‌تأثیر قرار دهد؛ بی‌آن‌که نتیجه نهایی مطابق انتظار باشد.

راهکاری بی‌نتیجه از سوی اروپایی‌ها

تصمیمی که قرار بود سپری برای صنعت خودرو اروپا باشد، به شمشیری دولبه تبدیل شده است. تعرفه‌های سنگین اتحادیه اروپا بر خودروهای برقی چینی، نه‌تنها نتوانست جلو نفوذ این غول آسیایی را بگیرد، بلکه به‌طور ناخواسته راه را برای موج جدیدی از خودروهای هیبریدی و بنزینی چینی هموار کرده است. نتیجه یک شوک تمام‌عیار به بازار بوده است. پیش‌بینی می‌شود فروش خودروهای ساخت چین در سراسر اتحادیه اروپا، بریتانیا و کشورهای

کیا «سلتوس» وارد نسل دوم شد

مشتریان می‌توانند تیپ اسپرت GT-Line با تیپ آفرودی X-Line را نیز سفارش دهند. ابعاد بدنه نسل دوم کیا سلتوس در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌تر تیپ ۴، ۸، ۱۰، ۱۶، ۲۶ متر اعلام شده است. ابعاد بدنه این خودرو در بازارهای مختلف یکسان خواهد بود. این در حالی است که طول و فاصله محوری نسل اول کیا سلتوس در بازار هند با ۴۳ و ۲۶ متر، کمی از مدل بازار جهانی با ۴۳ و ۲۶ متر بزرگ‌تر بود. در فضای داخلی نسل دوم کیا سلتوس با طراحی جدید فرمان، دندنامیگر ۱۲، ۳ اینچ و تعدادی دکمه فیزیکی روی فرمان، نسخه جهانی، اهرم دنده روی ستون فرمان قرار دارد. حجم محفظه بار نسل دوم کیا سلتوس بر مبنای استاندارد VDA، بیش از ۵۳۰ لیتر اعلام شده است.

کیا سلتوس در سال ۲۰۱۹ برای نخستین بار معرفی شد. این خودرو که تقریباً در تمامی کشورهای جهان به جز قاره اروپا به فروش می‌رسد، در سال ۲۰۲۲ مورد به‌روزرسانی قرار گرفت. اما حالا با نسل دوم کیا سلتوس مواجه هستیم که در هند رونمایی شده است. کیا قصد دارد نسل دوم این کراس‌اوور کمپکت را در اروپا نیز عرضه کند. تغییر طراحی بدنه نسل دوم کیا سلتوس به‌وضوح قابل مشاهده است. فرم عمودی چراغ‌های جلو و جلوپنجره با ابعاد بزرگ و دیالیت‌های کنار آن، چهره‌ای شبیه به کیا تالوراید را نمایش می‌دهد. جزئیات نقره‌ای در بخش پایی بدنه، دستگیره‌های مخفی شونده، طرح جدید رینگ‌های ۱۶ تا ۱۹ اینچ و اضافه شدن سه رنگ جدید، از دیگر تغییرات ظاهری نسل دوم کیا سلتوس به‌شمار می‌رود. همچون گذشته،



الکترونیک روی محور جلو تشکیل شده که در مجموع قدرتی معادل ۱۱۱۰ اسببخار تولید می کنند. به طفا این قدرت عظیم، وبنوری قادر است تنها ظرف ۲.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. در نگاه اول، طراحی ویتوری آشنا به نظر می رسد و رگه هایی از مک لارن GT، به خصوص در نمای جلو و برو فایل کلی در آن دیده می شود. جلو پنجره ۶ ضلعی منحصر به فرد در کنار چراغ های بار یک، چهره ای تهاجمی به آن بخشیده است. نمای عقب اما شلوغ تر و دراماتیک تر است؛ چراغ های زاویه دار، چهار خروجی اگزوز را که در مرکز سپر جای گرفته اند در آغوش کشیده اند و یک دیفیوزر عظیم با جزئیات عمودی، ظاهر مسابقه ای آن را تکمیل می کند.

استارت آپ آمریکایی ویتوری از نخستین هایپر کار هوش مصنوعی جهان با قدرت ۱۱۰۰ اسببخار و طراحی پنین فارینا پرده برداری کرد. دنیای هایپر کارها با یک مدعی جدید و نامتعارف روبه رو شده است. استارت آپ آمریکایی ویتوری در میامی از اولین محصول خود رونمایی کرد؛ یک هایپر کار هیبریدی بی نام که ادعا می شود اولین خودرو در جهان است که با کمک هوش مصنوعی طراحی شده و با همکاری استودیوی پنین فارینا به بلوغ رسیده است. قلب تپنده این هیولای نوظهور، یک پیشرانه اختصاصی است که توسط شرکت مهندسی ایتالایی اینال تکنیکا توسعه یافته است. این قوای محر که هیبریدی از یک پیشرانه V12 غول پیکر ۶.۸ لیتری و یک موتور



پروژه هوش مصنوعی در پنین فارینا به نتیجه رسید



«دنیای خودرو» بررسی کرد:

افزایش شکاف قیمت بین نمایندگان های خودرو و بازار

ذکر شده باید تورم افسار گسیخته و همچنین صعود نرخ ارز را نیز اضافه کرد که نقش شتاب دهنده در این زمینه دارند. کاهش مستمر ارزش پول ملی باعث شده هر دارایی بادوامی کار کرد سرمایه ای پیدا کند. خودرو نیز در این فضا به پناهگاهی برای حفظ ارزش پول بدل شده است. تا زمانی که انتظارات تورمی مهار نشود و افق اقتصاد کلان شفاف نشود، خروج سرمایه های سرگردان از بازار خودرو دور از انتظار است.

اما موضوع دیگری که می توان در کنار قیمت گذاری دستوری، صعود نرخ ارز و تورم به دلایل جهش شکاف قیمتی در بازار اشاره کرد، تضعیف جایگاه تنظیم گر است که به تعمیق شکاف دامن زده است. تعدد نهادهای تصمیم گیر، تناقض میان سیاست های وزارت صمت، شورای رقابت، سازمان حمایت و تعزیرات و تغییر مداوم قواعد بازی، اعتبار سیاست گذاری را در چشم بازار از بین برده است. بازاری که به ثبات تصمیم ها اعتماد ندارد، به طور طبیعی به سمت رفتارهای کوتاه مدت و سوداگرانه حرکت می کند.

آنچه مشخص است در شرایط کنونی بازار تنها شاهد نوسان قیمت نیست، بلکه توزیع گسترده رانت در مقیاسی بی سابقه است. تا زمانی که اصلاح همزمان قیمت گذاری، افزایش واقعی عرضه، مهار تورم و ثبات ارزی در دستور کار قرار نگیرد، شکاف میان کارخانه و بازار عمیق تر خواهد شد و خودرو همچنان یکی از کم ریسک ترین ابزارهای سفته بازی باقی می ماند؛ مسیری که هزینه نهایی آن را مصرف کننده واقعی و اقتصاد ملی پرداخت می کند.

ریزش قیمت قابل توجه خودروهای داخلی

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای چشمگیر ۲ تا ۵۸ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۵۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۵۸ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان، سورن پلاس XU7P (درجه برقی) (۱۴۰۴) با ۲۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۷ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (درجه سیمی) (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۵ میلیون تومان و دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۳۰ تا ۱۵۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان، هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، هایما 7X (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان و بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، سوزوکی گراند ویترا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.



تولید نقش دارند و نه مصرف کننده نهایی محسوب می شوند. به این ترتیب خرید خودرو در شرایط کنونی مساوی است با سود قطعی. این بدین معناست که در اقتصادی با تورم مزمن، تقاضای مصرفی به سرعت به تقاضای سرمایه ای تبدیل شده و بازار را از تعادل خارج می سازد. با توجه به شرایط کنونی دو سوال مطرح می شود؛ سوال اول در مورد چرایی شکل گیری این شکاف عمیق است و سوال دوم نیز در راستای چگونگی کنترل بازار و کاهش این شکاف است. در مورد سوال اول باید گفت؛ «ریشه این توزیع گسترده رانت را باید در قیمت گذاری دستوری جست و جو کرد؛ سیاستی که سال هاست بدون توجه به افزایش هزینه های تولید، رشد نرخ ارز و تورم موجود ادامه یافته است. تثبیت مصنوعی قیمت کارخانه در شرایطی که متغیرهای کلان اقتصادی مسیر صعودی دارند، عملاً به معنای سرکوب قیمت رسمی و آزادسازی رانت در بازار غیررسمی است. نتیجه چنین رویکردی نه حمایت از مصرف کننده بوده و نه تقویت تولید، بلکه شکل گیری یک بازار دوترخ میزن است که سود آن به واسطه ها می رسد.»

عامل دوم نیز به محدودیت مزمن عرضه خودرو برمی گردد؛ به طوری که تولید داخلی به دلایل ساختاری، مالی و سیاستی توان پاسخگویی به تقاضای انباشته را ندارد و واردات نیز به رغم وعده های مکرر، به سطحی نرسیده که نقش تنظیم کننده واقعی را ایفا کند. سیاست واردات خودرو که قرار بود شکاف قیمتی را کاهش دهد، به دلیل تیراژ پایین، زمان تحویل طولانی و ابهام در سازوکار قیمت گذاری، خود به بخشی از چرخه توزیع رانت تبدیل شده است. در چنین شرایطی خودروهای وارداتی نه عامل تعادل، بلکه کالایی جذاب برای سفته بازی شده اند. به موارد

بازار خودرو

شاهد اوج گیری توزیع رانت و تعمیق شکاف قیمتی است. هر چند این بازار در سال ۱۴۰۰ نیز



تجربه ثبت شکاف عمیق قیمتی میان کارخانه و بازار را پشت سر گذاشته بود، اما تداوم خطای سیاست گذاری و اصلاح نشدن سازوکارهای معیوب، بار دیگر توزیع رانت را به قله ای تازه رسانده است. شکاف قیمت در دسته خودروهای داخلی، میانگین ۳۹ درصد است. آن چه هم اکنون رخ داده، حاصل تنها یک شوک مقطعی نیست، بلکه نتیجه انباشت خطای استراتژیک و تصمیمات پرنوسان سیاست گزاران در سال های اخیر است.

سیاست هایی که خودرو را به کالایی سرمایه ای تبدیل کرد و حالا این بازار محل لاتاری کم ریسک شده است. این تغییر کار کرد، موتور اصلی التهاب و بی ثباتی بازار است. به این ترتیب تا زمانی که اصلاح همزمان قیمت گذاری، افزایش واقعی عرضه، مهار تورم و ثبات ارزی در دستور کار قرار نگیرد، شکاف میان کارخانه و بازار عمیق تر خواهد شد و خودرو همچنان یکی از کم ریسک ترین بازارهای سفته بازی باقی می ماند؛ وضعیتی که هزینه نهایی آن را مصرف کننده واقعی و اقتصاد ملی پرداخت می کند.

بازار خودرو به ماه های پایانی سال نزدیک می شود؛ این در شرایطی است که حالا نشانه های روشنی از اوج گیری توزیع رانت در این بازار قابل ملاحظه است. به گفته بسیاری از فعالان خودرویی در این روزها می توان به عینه شاهد خروج کامل این بازار از مدار سیاست گذاری بود. بررسی هان نشان می دهد شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار به سطحی رسیده که می توان آن را به نوعی قله رانت در این بازار نامید. این موضوع یادآور این نکته است که وضعیت پیش آمده حاصل تنها یک شوک مقطعی نیست، بلکه نتیجه انباشت سیاست های پر خطا و تصمیم های غیر پایدار از سوی سیاست گزاران در سال های اخیر است. هر چند سال هاست که خودرو به کالایی سرمایه ای تبدیل شده اما این روزها این محصول به ابزاری برای سرمایه گذاری کم ریسک تبدیل شده و همین تغییر کار کرد، موتور اصلی التهاب و بی ثباتی بازار شده است.

بررسی های انجام شده در سه بازار محصولات داخلی، مونتاژی و وارداتی بیانگر آن است که شکاف قیمتی در محصولات وارداتی به ۳۹.۲ درصد، در مونتاژی ها به ۳۰ درصد و در محصولات داخلی نیز به ۳۹ درصد رسیده است. بررسی هان نشان می دهد اختلاف قیمت میان نرخ های رسمی و قیمت های معاملاتی بازار آزاد در بسیاری از محصولات داخلی به چندصد میلیون تومان رسیده و در خودروهای مونتاژی و وارداتی، ارقام میلیاردی را ثبت کرده است. این فاصله قیمتی عملاً به معنای توزیع مستقیم رانت میان گروهی محدود است؛ گروهی که نه در زنجیره

«XTRIM» با کمپین ویژه یلدا، میراث فرهنگی ایران را گرامی می دارد

برند XTRIM با افتخار آغاز کمپین ویژه شب یلدا را اعلام می کند؛ کمپینی که فراتر از جشن گرفتن طولانی ترین شب سال، بازتابی از تعهد این برند به فرهنگ، هنر و هویت اصیل ایرانی است. XTRIM همواره بر این باور بوده است که نوآوری و جسارت می توانند در کنار احترام به میراث فرهنگی ایران قرار گیرند و تجربه ای متفاوت و الهام بخش برای مخاطبان خلق کنند.

این کمپین از پنج هفته پیش از شب یلدا آغاز شده و طی این مدت، مجموعه ای از تصاویر و ویدئوهای «سفر اکتشافی اکستریم» از شهرهای مختلف ایران تنظیم و گردآوری شده است. این محتواها با تمرکز بر تاریخ، جاذبه ها و ویژگی های منحصر به فرد هر شهر، مخاطبان را با غنای فرهنگی و هنری ایران آشنایی می کنند؛ معماری تاریخی گرفته تا هنرهای سنتی، هر تصویر و ویدئو روایت گر بخشی از میراث ملی ایران است.

فاز دوم کمپین، یک هفته پیش از شب یلدا آغاز می شود و تمرکز آن بر آیین ها و سنت های یلدایی در هفت شهر مختلف ایران است. در طول هفت روز، هر روز یک داستان ویژه منتشر خواهد شد که به معرفی آداب و رسوم محلی، غذاهای سنتی، موسیقی و هنرهای مرتبط با شب یلدا می پردازد. این بخش از کمپین، جلوه ای از تعهد XTRIM به حفظ و ترویج فرهنگ ایرانی در قالبی مدرن و جذاب است. همزمان با آغاز فاز دوم، مسابقه اصلی کمپین از تاریخ ۲۴ آذر شروع شده و اسامی برندگان در شب یلدا، ۳۰ آذرماه اعلام خواهد شد. شرکت کنندگان با پاسخ به پرسش «شما ترجیح می دهید یلدا را در کدام شهر سپری کنید؟»

می توانند در این مسابقه شرکت کنند.

شرایط شرکت در مسابقه:

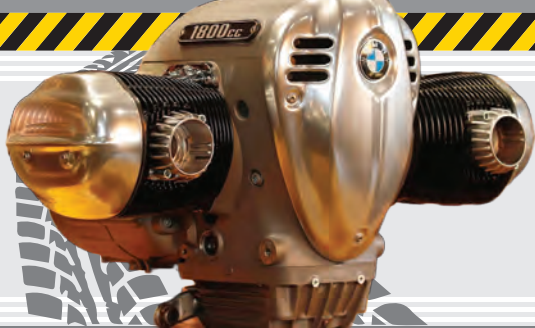
- دنبال کردن صفحه رسمی XTRIM
- لایک کردن پست مسابقه
- نوشتن پاسخ در بخش کامنت ها

برندگان مسابقه در شب یلدا از طریق استوری های صفحه XTRIM معرفی خواهند شد تا هیجان و مشارکت مخاطبان در این جشن باستانی به اوج برسد. XTRIM با اجرای این کمپین بار دیگر نشان می دهد که فرهنگ، هنر و نوآوری می توانند همزمان مسیر ارتباطی یک برند با مخاطبانش را غنی تر و ماندگارتر کنند.

برای دنبال کردن تازه ترین اخبار و مشارکت در فعالیت های کمپین، از هشتگ های زیر استفاده کنید:

#XTRIM #YaldaChallenge #YaldaWithXTRIM





۱۸۰۲ سی سی رسیده که با وجود ترکیب ساختار مدرن و رترو (نوستالژیک) خود حداکثر قدرت را به ۱۹۱ اسب بخار و حداکثر گشتاور را به ۱۵۸ نیوتون متر می‌رساند. از نکات مثبت این طراحی گشتاور بیشتر آن در مقایسه با موتور وی شکل Milwaukee-Eight کمپانی هارلی دیویدسون است. همچنین سبک طراحی رترو شامل ابعاد بزرگ تر، حفظ سوپاپ بندی دیرینه اما به روز و استفاده از متر یال سبک وزن با حفظ شکل قبلی پیشرفته می‌شود.

پیش از شروع سال ۲۰۲۰ میلادی، مهندسان و تیم تحقیقات R&D بامو موتور را در صدد بهینه سازی و اصلاحات موتور با کسر استفاده شده در محصولات این کمپانی برآمدند. آن چه مهندسان این کمپانی باواریایی از آن یاد می‌کنند Big Boxer است که با توجه به ابعاد بیشتر این پیشرفته و حفظ اصالت نسل های نخست توانسته اند موتور قدرتمند را طراحی کنند تا شاهد نصب آن روی محصولات کروزر ایسن کمپانی باشیم. با این وجود حجم کلی موتور به



پیشرفته تخت موتور سیکلت «بامو»



وقتی کوپه باواریایی سدان می‌شود!

تولید «بامو» سری ۸ رو به پایان است؟

اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی بود که کوپه جدید بامو با نام سری ۸ راهی بازار شد و اخیراً نیز دو نسخه عملکردی M8 کانور تیبل و کوپه و نسخه سدان این محصول با همان سری ۸ گرین کوپه باواریایی به بازار معرفی شده و بنابر گزارش‌ها تولید این مدل‌ها نیز تنها تا پایان سال آینده میلادی ادامه خواهد داشت. اما سری ۸ گرین کوپه چه ویژگی‌هایی در چنته دارد تا بتواند رقبای سرسختی چون مرسدس بنز AMG GT چهار در، آئودی A7 و پورشه پانامرا را به چالش بکشد؟ در ادامه به بررسی کوپه چهار در جدید و جذاب بامو خواهیم پرداخت.



مشخصات فنی سدان کوپه باواریایی

از آن‌جا که سری ۸ گرین کوپه محصول چهار در اسپرت جدید بامو است، در بخش فنی آن شاهد طیف گسترده‌ای از تغییرات هستیم. بر این اساس در پس این چهره تهاجمی و خشن دو مدل پیشرفته بنزینی و یک مدل موتور دیزلی بنا به نوع و مدل خودرو قابل ثبت و سفارش خواهد بود. در عین حال قوی‌ترین موتور سری ۸ گرین کوپه در نسخه M850i یک موتور ۸ سیلندر وی شکل به حجم ۴.۴ لیتری مجهز به تویین پاور توربو است که ۵۳۰ اسب بخار قدرت و در بهترین حالت حداکثر ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. در عین حال در این مدل تغییرات لازم روی سیستم ولو ترونیک که همان ونوس‌های دو گانه هستند و میزان فشار پاشش سوخت داخل سیلندر و همچنین محفظه احتراق صورت گرفته تا این بهره‌وری حاصل شود و پیشرفته اقتصادی‌تر بنزینی نیز در نسخه 840i نصب شده که پیشرفته ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری تویین پاور توربو است و حداکثر ۳۴۰ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور خروجی دارد. علاوه بر این دو پیشرفته بنزینی و یک موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری تویین پاور توربو روی نسخه 840d قابل نصب است که توانایی تولید ۳۲۰ اسب بخار قدرت و ۶۸۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. هر سه مدل پیشرفته قدرتمند با گیر پکس ۸ سرعته اتوماتیک استپ ترونیک اسپرت هماهنگ شده تا با سامانه هوشمند چهار چرخ محرک xDrive قدرت را به چهار چرخ منتقل کند. همین موضوع سبب شده است در نسخه M850i xDrive شاهد شتاب‌گیری خودرو ظرف ۳.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت باشیم. ناگفته نماند که در نسخه M کامپیتیشن قدرت به ۶۲۵ اسب بخار و میزان گشتاور نیز به ۷۵۰ نیوتون متر می‌رسد تا شتاب اولیه آن به ۳.۲ ثانیه برسد.



سیستم‌های الکترونیکی هوشمند

سیستم‌های الکترونیکی هوشمند جدیدی در سری ۸ گرین کوپه طراحی و به کار گرفته شده که از آن جمله می‌توان به سیستم کمکی رانندگی، نصب دوربین پردازش تصویر به همراه سنسور راداری در جلو جهت کارکرد سیستم کنترل فاصله، سیستم کروز کنترل تطبیقی، هدآپ دیسپلی، سیستم هشدار انحراف از مسیر به صورت آپشن، سیستم کمکی رانندگی حرفه‌ای، سیستم دید در شب بامو، سیستم کمکی پارک، سیستم کنترل فواصل پارک، دوربین دید عقب، سیستم بامو کانکتد و کانکتد درایو، سیستم سخنگو برای فعال شدن سیستم تهویه مطبوع و تنظیم دمای کابین، سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم پایش نقطه کور، سیستم کمکی رانندگی در نقاط عطف و سیستم هوشمند کلید و ۱۶ بلندگو ۱۶ کاناله ۴۶۴ وات به همراه سیستم‌های فوق هوشمند کمکی رانندگی برای کاهش خطای راننده و ایمنی اشاره کرد که سبب متمایز شدن این خودرو چهار در کوپه از سایر رقبای می‌شود. قیمت سری ۸ گرین کوپه از ۸۴ هزار و ۹۰۰ دلار آغاز می‌شود.

طراحی خارجی و داخلی

دواگروز بزرگ به اسپرت بودن و البته زیبا بودن این محصول خاص بامو کمک زیادی کرده است. در عین حال سازه آلومینیومی مونوکوک سبب کاهش وزن چشمگیری شده که عملکرد خودرو را بهبود می‌بخشد و با توجه به بهینه‌سازی انجام شده ضریب درگ کاهش یافته و ایرودینامیک آن نیز در سطح خود بی‌نظیر است. جذاب‌ترین بخش گرین کوپه کابین این خودرو است. فضای داخلی مشابه نسخه کوپه بوده و به کارگیری چرم و قطعات آلومینیومی و فرمان نسخه M850i، قرارگیری صفحه ۱۰.۲۵ اینچی میانی کنسول و کلاستر و پنل دیجیتالی و چرم به کاررفته با کیفیت، با دو رنگ مختلف حس یک خودرو لوکس را به سر نشینان القای می‌کند. در عین حال قرارگیری دکمه‌استارت در کنار دسته‌دنده اسپرت و پدال‌های شیفتر پشت فرمان تداعی گر یک مدل خودرو اسپرت است. همچنین طراحی بامو با استفاده از سقف پانورامیک، به کارگیری چرم و قطعات با کیفیت و طراحی صندلی‌های جدید اسپرت حتی برای سر نشینان عقب و نورپردازی مناسب و خاص تلاش کرده‌اند نمای داخلی را هر چه بیشتر زیبا و مشتری پسند کنند. از سوی دیگر در نسخه‌های ام و همچنین آپشنال سقف فیبر کربن و همچنین سپرهای اسپرت که ورودی‌های هوا درون آن طراحی شده، قابل سفارش است.

سری ۸ گرین کوپه در نخستین نگاه از همان ظاهر نسخه کوپه بهره می‌برد. در واقع طراحی بامو برای اضافه کردن دو در به گرین کوپه، حدود ۲۰.۳ سانتی‌متر به طول آن اضافه کرده‌اند. اما کمی رشد ابعادی به این معنا نیست که ساختار شکنی در استایل باشد، بلکه علاوه بر حفظ زیبایی و تناسب کلی بدنه، راحتی فضای سر و نشیمن سر نشینان عقب نیز تضمین شده و به همین علت افزایش قابل توجه فضای زانو در عقب به میزان ۱۸ سانتی‌متر لحاظ شده است. سبک طراحی در گرین کوپه مشابه نسخه کوپه با جزئیاتی خاص و منحصر به فرد است؛ چراغ‌های باریک و جلو پنجره به فرم جدید بامو و البته پوزه کشیده و خطوط شارپ و ورودی‌های هوا درون سپر، ظاهری تهاجمی و البته دل‌فریب دارد. نمای جانبی نیز به لحاظ طراحی، سنگین و با ابهت به نظر می‌رسد و استفاده از سطوح و خطوط شارپ و تقاطع‌های تیز، همین‌طور طراحی ورودی هوا روی گل‌گیر و در عین حال بهترین تناسب ابعاد چرخ با بدنه و همچنین اورهنگ‌های نسبتاً بلند، چهره و کاراکتر سری ۸ گرین کوپه را خوش‌فرم و نافذ می‌کند. در عین حال انحنا و فرم سقف و البته حفظ فرم ستون مشابه مدل کوپه در کنار رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی جذابیت این مدل را همچنان افزایش داده است. از سویی در نمای عقب حجم پردازش و چراغ‌های کشیده و ورودی‌های هوا درون سپر عقب، به همراه

BMW-8 Series Gran COUPE 2023

سایر ویژگی‌های فنی

یک مدل موتور چرخنده الکتریکی روی محورهای جلو و عقب است که کاربرد آن تضمین پایداری بالا هنگام شتاب‌گیری خودرو است. برای سیستم ترمزگیری نیز در محور جلو از کالیپر چهار پیستونه و در عقب از کالیپر تک پیستونه با دیسک ۳۷۴ میلی‌متری استفاده شده و لوگوی آبی رنگ حک شده روی کالیپر نیز نمای خوب و جذابی دارد و کاملاً به چشم می‌آید. در عین حال برای این مدل رینگ‌های ۲۰ اینچی ام سبک وزن آلایزی با تایرهای ۲۴۵/۳۵ در جلو و ۲۷۵/۳۰ در عقب در نظر گرفته شده که در نسخه استاندارد ۱۸ اینچی و در نسخه ام اسپرت ۱۹ اینچی قابل نصب است. البته نسخه‌های پر فور منسی سری ۸ گرین کوپه یعنی M8 کامپیتیشن از رینگ‌های ۲۰ و ۲۱ اینچی برخوردار است.

مضاف بر موارد مذکور برای این مدل دیفرانسیل ام اسپرت در نظر گرفته شده و در این نوع سیستم انتقال قدرت، یک موتور الکتریکی با سیستم DSC کنترل پایداری داینامیکی هماهنگ شده تا در بهترین حالت توزیع نیرو و گشتاور بین چرخ‌ها بر اساس شرایط داینامیکی صورت گیرد. این نوع سیستم انتقال قدرت در کنار به کارگیری سیستم الکترومکانیکی فرمان هندلینگ بی‌نظیری را برای این گرین کوپه فراهم می‌کند. همچنین در این مدل پنج حالت رانندگی مختلف شامل اکو پرو، کامفورت (راحتی)، اسپرت، اسپرت پلاس و یک وضعیت دلخواه تعبیه شده تا ضمن تطبیق با سیستم تعلیق حرفه‌ای، پایداری خودرو در شرایط مختلف به بهترین شکل حاصل شود. نکته مهم در سیستم تعلیق این مدل، نصب و به کارگیری





دور جدید فروش خودرو «رووی eRX5» محصول وارداتی «پارس خودرو» آغاز شد



این خودرو با قیمت نهایی در مبادی ورودی ۸۹۳/۶۴۹/۲۰۹/۱۷ ریال عرضه می‌شود و متقاضیان از روز سه‌شنبه ۲۵ آذر تا یکشنبه ۳۰ آذرماه می‌توانند یکی از حساب‌های خود را نزد شعب بانک‌های واجد شرایط اعلامی در سامانه، به نام سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی به نشانی salecars.ir و مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان مسدود کنند. پس از وکالتی کردن حساب و مدت زمان ۲۴ ساعت پس از ثبت درخواست در بانک مربوطه، تا روز سه‌شنبه ۲ دی‌ماه امکان ورود به سامانه و انتخاب این محصول برای متقاضیان به نشانی salecars.ir فراهم خواهد شد.

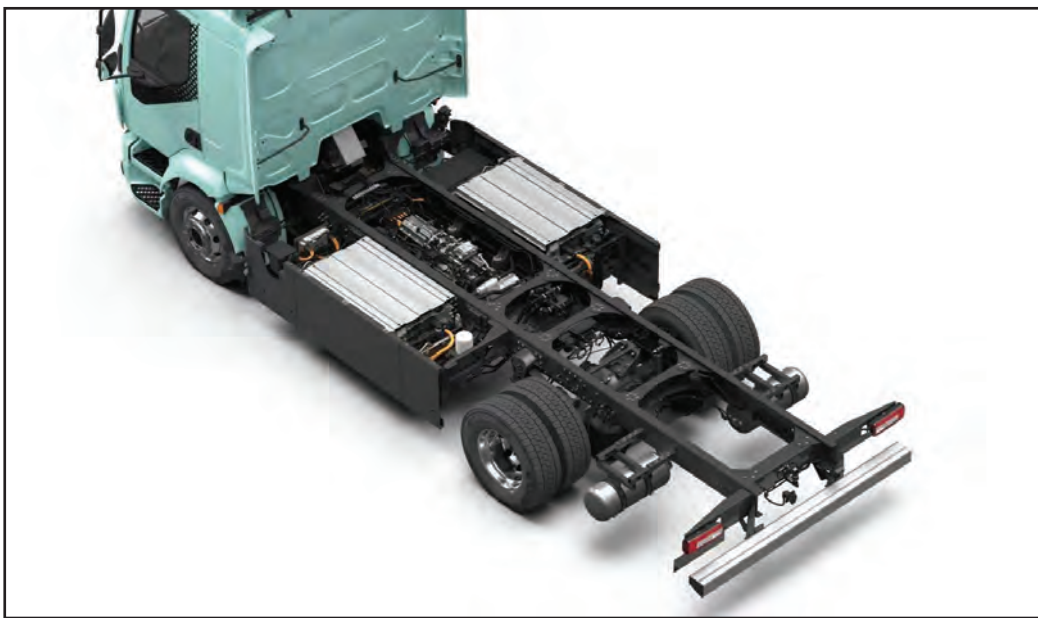
گفتنی است هزینه‌های بعد از ترخیص شامل بیمه شخص ثالث، شماره‌گذاری، مالیات بر

ارزش افزوده، عوارض قانونی و سایر هزینه‌ها به قیمت مذکور اضافه خواهد شد. رووی eRX5 محصول وارداتی شرکت پارس خودرو مجهز به فناوری پلاگین هیبرید بوده و بر خوردار از یک موتور توربوشارژ با ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور، یک موتور الکتریکی ۱۸۰ کیلوواتی با ۲۷۰ نیوتون‌متر گشتاور و گیربکس ۱۰ سرعته AMT است. این محصول همچنین به امکانات رفاهی شامل کروز کنترل تطبیقی، سیستم توقف خودکار، سیستم هشداردهنده خروج از مسیر، کنترل حرکت در سربالایی، تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه، فرمان چرمی مجهز به کلیدهای کنترلی، صندلی راننده با گرم‌کن و قابلیت تنظیم ۶ جهته و صندلی سرنشین با گرم‌کن با قابلیت تنظیم ۴ جهته مجهز شده است.

انقلاب عملی در لجستیک شهری با چشم‌انداز سبز و اقتصادی

ولوو «FL Electric 14» چه ویژگی‌هایی دارد؟

کامیون ۱۴ تنی الکتریکی ولوو پیامی واضح برای بازار ورق‌بادار مبنی بر این که آینده لجستیک شهری از آن مدل‌های برقی است



ماموریت‌های‌شان استفاده کنند.

جایگاه در سبد محصولات ولوو و رقابت جهانی

ولوواز سال ۲۰۱۹ تاکنون نسخه‌های الکتریکی مجموعه‌های FL و FE را در بازار عرضه کرده و به تدریج حضور خود را در اروپا، خاورمیانه، آفریقا، آسیا و استرالیا گسترش داده است. تا امروز بیش از ۵ هزار دستگاه کامیون برقی ولوو در سطح جهانی فروخته شده که نشان‌دهنده رشد واقعی تقاضا و افزایش اعتماد مشتریان به فناوری الکتریکی است. این حرکت ولوو را باید نه فقط پاسخ به فشارهای محیط زیستی، بلکه پاسخ به نیاز تجاری واقعی بازار و روند جهانی کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای دانست؛ روندی که حتی در بسیاری از کشورها برای کامیون‌های درون‌شهری قوانین سختگیرانه اعمال می‌کند و مدل‌های دیزلی را از مناطق مرکزی شهر حذف می‌کند. این که ولوو به جای محدود شدن در ارائه مدل‌های سنگین، اکنون نسخه‌های با وزن ناخالص ترکیبی (GCW) ۱۴ تن عرضه می‌کند، نشان‌دهنده این است که شرکت‌ها و مدیران ناوگان در مسیر انتخاب مدل‌های برقی با برد و ظرفیت انعطاف‌پذیر تر و هزینه عملیاتی پایین‌تر قرار دارند.

چالش‌ها و موانع احتمالی پیش روی کامیون‌های برقی

با وجود تمام مزایا، باید به محدودیت‌های ذاتی کامیون‌های برقی نیز اشاره کرد. برد حدود ۲۰۰ کیلومتر برای مسیرهای درون‌شهری کفایت می‌کند؛ اما برای مسیرهای بین‌شهری یا تحویل‌های دور از شهر، هنوز چالش زیرساخت‌های شارژ گسترده‌تر و زمان شارژ سریع‌تر پابرجاست. همچنین هزینه سرمایه‌ای اولیه این خودروها هنوز بالاتر از نمونه‌های دیزلی است؛ اگرچه هزینه عملیاتی پایین‌تر می‌تواند این تفاوت را در طول زمان جبران کند. این محدودیت به‌ویژه در بازارهایی که زیرساخت شارژ الکتریکی توسعه‌یافته ندارند یا ناوگان در آن‌ها قادر به برنامه‌ریزی منظم شارژ نیست، می‌تواند یک چالش جدی باشد. برای حل این موضوع، همکاری میان دولت‌ها، شرکت‌های لجستیکی و سازندگان خودرو و حیاتی است تا زیرساخت شارژ را به سطحی قابل‌انکاب رسانند.

هدایت لجستیک شهری به سمت مدل‌های برقی

ولوو FL Electric 14 ۱۴ تن نمایانگر حرکت واقعی صنعت کامیون به سمت حمل‌ونقل پاک، مقرون‌به‌صرفه و کاربردی است. این کامیون نه فقط یک محصول جدید، بلکه پاسخی عملی به نیازهای امروز لجستیک شهری است؛ جایی که مشتریان می‌خواهند خدمات سریع‌تر، کم‌هزینه‌تر و پاک‌تر ارائه دهند و قوانین دولتی نیز مسیر را به سوی حذف خودروهای آلاینده هموارتر می‌کند. برای شرکت‌های حمل‌ونقل که هنوز در انتخاب میان دیزل و برق شک دارند، این مدل می‌تواند نقطه شروعی مطمئن باشد تا با کاهش هزینه‌های عملیاتی و پشتیبانی از اهداف زیست‌محیطی، ناوگان خود را بازطراحی کنند. در نهایت کامیون ۱۴ تنی الکتریکی ولوو قبل از هر چیز پیامی واضح برای بازار ورق‌بادار مبنی بر این که آینده لجستیک شهری از آن مدل‌های برقی است.

محدودیت روی پلتفرم نصب کنند.

مشخصات فنی در عمل: برد، توان و شارژ

یکی از مهم‌ترین سوالات درباره هر کامیون الکتریکی، برد قابل استفاده و عملکرد باتری آن است. ولوو FL Electric 14 تن با باتری‌هایی که ۱۴۵ کیلووات-ساعت انرژی قابل استفاده دارند، در شرایط عملیاتی واقعی می‌تواند تا حدود ۲۰۰ کیلومتر برد داشته باشد. این عدد بسته به وزن بار، شرایط ترافیکی، آب‌وهوا و سبک رانندگی تغییر می‌کند؛ اما برای مسیرهای درون‌شهری و توزیع روزانه کالا، فاصله‌ای قابل‌رقابت با خودروهای دیزلی دارد. قدرت موتور ۱۸۰ کیلووات (حدود ۲۴۰ اسب‌بخار) موجب می‌شود خودرو توان لازم برای استخدام در فعالیت‌های متنوع شهری را داشته باشد؛ از تحویل بارهای سنگین در ساعات اوج ترافیک تا جابه‌جایی کالا در ساعات اوج فعالیت. در مورد شارژ، این کامیون از شارژ سریع DC پشتیبانی می‌کند که می‌تواند باتری را از ۲۰ تا ۸۰ درصد در حدود یک ساعت و ۱۵ دقیقه تا یک ساعت و ۳۰ دقیقه شارژ کند؛ زمان شارژ قابل قبول برای برنامه‌های تدارکاتی شهری که می‌توانند در زمان استراحت یا تغییر شیفت، باتری را سریعاً پر کنند و به عملیات بازگردند.

عملکرد اقتصادی: هزینه عملیاتی و بهره‌وری

برای هر ناوگان حمل‌ونقل، هزینه‌های عملیاتی پارامتر کلیدی تصمیم‌گیری هستند. کامیون‌های برقی ولوو نسبت به نمونه‌های دیزلی دارای کاهش قابل توجه هزینه سوخت و نگهداری هستند؛ زیرا موتورهای الکتریکی نیاز به سرویس‌های مکرر روغن، فیلتر و سیستم‌های پیچیده احتراق ندارند. همچنین کاهش آلودگی صوتی نه تنها برای محیط زیست مفید است، بلکه می‌تواند در مناطقی که محدودیت زمانی حمل‌ونقل اعمال می‌شود (به عنوان مثال نوبت‌های شب) به بهره‌وری بیشتر کمک کند. ولوو در معرفی این مدل تأکید کرده که مشتریان می‌توانند تنها ظرفیت باتری مورد نیاز واقعی برای ماموریت‌های خود را انتخاب کنند؛ رویکردی که به شرکت‌ها اجازه می‌دهد تا برد و ظرفیت بار را با هزینه سرمایه‌ای بهینه کنند و از پرداخت هزینه اضافی برای باتری‌های بزرگ‌تر که شاید در کاربری روزانه لازم نباشد، جلوگیری کنند.

انعطاف‌پذیری و کاربردهای عملی

FL Electric 14 تن تنها به یک نوع کاربری محدود نمی‌شود. طراحی ماژولار آن به شرکت‌ها اجازه می‌دهد برای تحویل بسته‌های شهری، حمل مواد یخچالی، خدمات شهری، پسماند و حتی ساخت و ساز سبک از آن استفاده کنند. این انعطاف‌پذیری در بازار شهری امروز که شرکت‌ها به دنبال یک پلتفرم چندمنظوره هستند، یک مزیت رقابتی واقعی است. همچنین امکان انتخاب طول محور و پیکربندی‌های مختلف اکسل به مدیران ناوگان امکان می‌دهد تا کامیون را دقیقاً بر اساس نیاز مسیر و بار خود تنظیم کنند؛ بدون این که مجبور باشند از پلتفرمی یکسان برای تمامی

در روزهایی که حمل‌ونقل

سنگین و شهری زیر فشار

قوانین سخت‌گیرانه آلاینده‌ها،

محدودیت‌های ترافیکی و

انتظارات جدید مشتریان برای

خدمات سریع و پاک کمر خیم

کرده، ولوو تراکس (Volvo Trucks)

با معرفی نسخه ۱۴ تنی الکتریکی از خانواده FL Electric

گام مهمی در

راستای پاسخ به این چالش‌ها برداشته است. این کامیون جدید نه صرفاً یک مدل دیگر

در بازار است، بلکه نقطه عطفی در تکامل حمل‌ونقل برقی در بخش متوسط وزن محسوب

می‌شود؛ جایی که تقاضا برای کارایی بالا، انعطاف در کاربرد و بهره‌وری واقعی اقتصادی

به شدت افزایش یافته است.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

چرا کامیون ۱۴ تنی الکتریکی ولوو اهمیت دارد؟

در سال‌های اخیر تحول لجستیک شهری بیش از هر زمانی تحت تأثیر قوانین محدودیت دسترسی شهرها، فشار برای کاهش آلودگی صوتی و هوایی و اهداف زیست‌محیطی است. کامیون‌های دیزلی سنتی با انتشار گازهای گلخانه‌ای، هزینه‌های سوخت و نگهداری بالا و محدودیت در ساعات تردد، به تدریج در شهرها حذف می‌شوند. در این میان، کامیون‌های برقی نه فقط راه‌حل زیست‌محیطی، بلکه راه‌حل عملی برای چالش‌های تجاری لجستیک شهری محسوب می‌شوند. ولوو با معرفی نسخه ۱۴ تنی FL Electric قصد دارد شکاف میان وانت‌های برقی سبک و کامیون‌های سنگین توزیع شهری را پر کند؛ جایی که حمل‌ونقل درون‌شهری با محدودیت‌های خاص خود روبه‌رو است و نیاز به ترکیب برد مناسب، ظرفیت بار قابل توجه و هزینه‌های عملیاتی پایین دارد. این خودرو به مثابه میخی دیگر در ساختار بازار است که نشان می‌دهد مسیر آینده حمل‌ونقل شهری الکتریکی است.

طراحی و فلسفه محصول: مناسب برای شهرهای شلوغ

ولوو FL Electric 14 تن از اساس برای کاربری درون‌شهری طراحی شده است. این کامیون با ابعاد مناسب، مرکز ثقل پایین‌تر و امکان پیکربندی در چند طول محور (۳۸۰۰ تا ۶۵۰۰ میلی‌متر) توانایی عبور و مانور در خیابان‌های باریک و پر ترافیک را دارد. همچنین امکان انتخاب عرض خودرو تا ۲.۴ متر به معنای افزایش توانایی چرخش و عبور در مسیرهای باریک است؛ خصوصاً برای شرکت‌هایی که در مناطق مرکزی شهر فعالیت دارند.

از سوی دیگر طراحی باتری با به‌گونه‌ای است که هیچ تداخلی با بدنه و امکانات نصب بدنه‌های سفارشی نداشته باشد. این مساله برای کاربری‌هایی مانند توزیع بسته، حمل یخچالی، خدمات شهری و ساخت و ساز سبک اهمیت بالایی دارد؛ زیرا شرکت‌هایی توانسته‌اند مورد نیاز خود را بدون



پاییز سال ۱۳۹۶، بامو ۷۳۰ در تیپ ایندیویجوآل لقب گران ترین خودرو اتوماتیک بازار را با همین قیمت به خود اختصاص داده بود.

امروز ارزان ترین خودرو اتوماتیک بازار، یعنی کونیک در حالی بر چسب قیمت ۹۰۰ میلیون تومانی می خورد که هشت سال پیش و در



تفاوت چشمگیر قیمت خودروهای اتوماتیک در بازه هشت ساله

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تعداد محدود خودروهای صفر کیلومتر زیر یک میلیارد تومان در بازار

چند محصول از گروه خودروسازی سایپا و یکی دو مورد از محصولات ایران خودرو می شود.

برچسب قیمت خورده اند. بر این اساس این روزها تعداد خودروهای صفر کیلومتر با قیمت زیر یک میلیارد تومان به کمتر از انگشتان یک دست می رسد که شامل

اکثر خودروهای صفر کیلومتر موجود در بازار طی یک ماه گذشته، متاثر از تغییرات بهای ارز و بازگشت تحریم های سازمان ملل، بالای یک میلیارد تومان

جدول قیمت های 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
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
کی ام بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۵۰۰	۳۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۶۲۰	۷۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۱۰۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۶۶۰	۶۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۹۵۰	۱۵۰	▲
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۳۷۰	۴۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۴۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد	۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
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
جی ای سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	▲
جی ای سی 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 ۸۰۰	۵۰	▲
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۷ میلیارد	۳۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	▲
فولکس تی راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۵ میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
کی ام بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
لبم موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	▲
لبم موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	▲
لبم موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۵ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۹۳	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالالینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۹۷	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۹۳	۱۰	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۸۸	۱۸	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۴۸	۱۰	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۹۷	۵	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۲۵	۸	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۹۰	۲۰	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۹۰	۵	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۹۳	۹	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۳۸	۷	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۷۵	۱۷	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۸۳	۱۰	▼
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۸۷	۱۱	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۳۹۰	۱۰	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۷۰	۵۰	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۷۰۰	۲۵	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۶۵	۰	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۵	۱۰	▼
نيسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۹۵	۱۵	▼
نيسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۳۹۰	۰	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۴۰	۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۳۷	۳۸	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۸۲	۲۰	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۹۰	۳۰	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۳۲۸	۱۴	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۷۸	۲۹	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۸۰	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۶۲	۲۱	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۳۳۳	۲۳	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۵۸	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۷۵	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۵۱۰	۲۰	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۳۷۵	۲۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۹۹	۱۶	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۶۵۰	۲۰	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۶۶	۲۲	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۶۴۸	۲۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۵۶	۵۸	▼
ریرا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۱۳۵	۱۵	▼
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۰۸	۲۵	▼

کشف و خودرو مربوطه نیز توقیف شد». وی با اشاره به این که برابر اعلام کارشناسان ارزش این محموله روغن ۵ میلیون ریال برآورد شده، تصریح کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و با تشکیل پرونده تحویل مراجع قضائی شد». جانشین انتظامی مراغه در پایان با بیان این که پلیس با تمام توان و جدیت با قاچاق کالا و مخلّان نظم و امنیت اقتصادی مقابله می‌کند؛ از هموطنان در خواست کرد در صورت اطلاع از هرگونه فعالیت‌های غیرقانونی، مراتب را در اسرع وقت از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

جانشین انتظامی شهرستان مراغه از کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق به ارزش ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال خبر داد.

سرهنگ مستجاب فتحی گفت: «ماموران پلیس آگاهی این فرماندهی در راستای ارتقای امنیت اجتماعی و جلوگیری از ورود و خروج کالای فاقد مجوز و قاچاق، هنگام پایش و تردد خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری اسکانیا مشکوک و آن را متوقف کردند». وی افزود: «در بازرسی از این خودرو مقدار ۱۰ تن روغن موتور شامل ۴۲۵ بطری، سطل و قطعی انواع روغن موتور خارجی که فاقد هرگونه مجوز قانونی بود



توقیف محموله ۱۰ تنی روغن موتور قاچاق در مراغه

قاچاق کالا

روغن موتورهای زمستانی را بشناسیم؛

دلایل اهمیت تعویض روانکار در فصل‌های سرد سال



با افزودنی‌های خاص طراحی شده‌اند تا در دماهای سرد رقیق باقی بمانند و در دماهای بالاتر مقاومت نشان دهند. عددی که پیش از حرف W نوشته می‌شود، نمایانگر عملکرد روغن در دماهای پایین است و هر چه این عدد کمتر باشد، روغن برای استفاده در زمستان مناسب‌تر خواهد بود. همواره گرید روغن را بر اساس توصیه‌های دفترچه راهنمای خودرو انتخاب کنید؛ زیرا سازندگان خودرو بهترین گزینه را برای نوع و مدل خودرو مشخص کرده‌اند. بهتر است که روغن موتور را به‌صورت منظم (هر ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتر یا هر ۱۲ تا ۶ ماه) تعویض کنید اگر روغن موتور قدیمی شده است، زمستان فرصتی مناسب برای انجام این کار خواهد بود. در مناطقی که دما بسیار پایین است، از گریدهایی استفاده کنید که عدد W پایین‌تری دارند مانند (W ۰ یا W ۵). اما بهتر است پیش از تغییر گرید روغن حتماً با متخصص مشورت کنید.

روغن تازه عملکرد بهتری در هوای سرد دارد و افزودنی‌های محافظتی آن نیز کارآمدتر هستند.

زمستان برای صنعت خودرو همواره فصلی پرچالش بوده است. کاهش دما، افزایش رطوبت و تغییر شرایط جاده‌ای، فشار مضاعفی بر موتور و سیستم روانکاری خودرو وارد می‌کند. در چنین شرایطی، تعویض به‌موقع روغن موتور نه تنها یک توصیه فنی، بلکه ضرورتی برای حفظ کارایی و طول عمر خودرو محسوب می‌شود.

روغن موتور وظیفه دارد اصطکاک میان قطعات متحرک را کاهش دهد، حرارت را منتقل کند و از تشکیل رسوبات

کاهش دما و سرد شدن هوا می‌تواند عملکرد موتور خودرو را تحت تأثیر قرار دهد.

انتخاب روغن مناسب زمستان برای حفظ کارایی و جلوگیری از سایش قطعات ضروری است. با رسیدن فصل زمستان و کاهش دمای هوا، دغدغه بسیاری از رانندگان درباره عملکرد موتور خودرو در سرما افزایش می‌یابد. یکی از پرسش‌های رایج در این زمان این است که آیا باید روغن موتور را در فصول سرد سال تعویض کرد یا از روغنی با گرید متفاوت استفاده کرد.

بر اساس گزارش‌ها، تعویض روغن موتور به‌طور کلی به فصل بستگی مستقیم ندارد اما اگر نزدیک به موعد تعویض روغن موتور باشید یا روغن فعلی برای دمای پایین مناسب نباشد، بهتر است پیش از آغاز زمستان آن را تعویض کنید. این اقدام می‌تواند به روشن شدن آسان‌تر موتور، کاهش فرسودگی اجزای داخلی و بهبود عملکرد کلی خودروی شما کمک کند. روغن موتور مناسب باعث می‌شود که موتور در صبح‌های سرد بهتر روشن شود و طول عمر بیشتری پیدا کند.

با کاهش دما، روغن موتور غلیظ‌تر می‌شود و ویسکوزیته آن افزایش می‌یابد. این تغییر باعث می‌شود که روغن کندتر در سیستم گردش کند، مخصوصاً در زمان‌های اولیه روشن شدن موتور یا همان استارت سرد. نتیجه این حالت می‌تواند شامل سخت‌تر شدن استارت موتور، افزایش فرسودگی قطعات داخلی، بالا رفتن مصرف سوخت و حتی کاهش قدرت کلی خودرو باشد. روغن‌های چندگریده مدرن (مانند روغن‌های ۵W-۳۰ یا ۱۰W-۴۰) می‌توانند

ویژه‌ای به فرمولاسیون روغن‌های زمستانی داشته باشند. استفاده از افزودنی‌های ضدیخ، مواد پاک‌کننده و ترکیباتی که جریان روغن را در دماهای پایین تسهیل می‌کنند، می‌تواند مزیت رقابتی مهمی ایجاد کند. برندهایی که بتوانند محصولات خود را با شرایط آب‌وهوایی متنوع سازگار کنند، اعتماد بیشتری از سوی مصرف‌کنندگان به دست خواهند آورد.

از زاویه اجتماعی، فرهنگ نگهداری خودرو در ایران هنوز نیازمند ارتقا است. بسیاری از رانندگان تنها زمانی به تعویض روغن توجه می‌کنند که چراغ هشدار روشن شود یا صدای غیرعادی از موتور شنیده شود. در حالی که آموزش عمومی و اطلاع‌رسانی رسانه‌ها می‌تواند نقش مهمی در تغییر این رفتار ایفا کند. زمستان فرصتی است تا شرکت‌های روانکار با کمپین‌های آموزشی و تبلیغاتی، اهمیت سرویس به‌موقع را یادآوری کنند و تصویر مثبتی از مسئولیت‌پذیری برند خود بسازند.

از منظر بین‌المللی، بازار روانکارها در زمستان شاهد افزایش تقاضا برای روغن‌های با ویسکوزیته پایین و سازگار با شرایط سرد است. این روند نشان می‌دهد که تولیدکنندگان داخلی نیز باید به استانداردهای جهانی توجه کنند و محصولات خود را با نیازهای بازار منطقه‌ای هماهنگ سازند. صادرات روغن‌های زمستانی می‌تواند فرصتی تازه برای حضور برندهای ایرانی در بازارهای همسایه باشد.

در نهایت، تعویض روغن موتور در زمستان را باید بخشی از راهبرد جامع نگهداری خودرو دانست؛ راهبردی که هم به سلامت خودرو کمک می‌کند و هم به توسعه بازار روانکارها. اگر این فرهنگ به‌درستی نهادینه شود، نه تنها مصرف‌کنندگان از هزینه‌های سنگین در امان خواهند بود، بلکه صنعت روانکار نیز با افزایش تقاضا و ارتقای کیفیت، جایگاه خود را در اقتصاد خودرو تثبیت خواهد کرد.

با تعمیرات ناشی از خرابی موتور بسیار ناچیز است. یک سرویس ساده می‌تواند از هزینه‌های سنگین جلوگیری کند و در بلندمدت به سودآوری پایدار برای مصرف‌کنندگان منجر شود. این نکته برای صنعت روانکارها نیز اهمیت دارد؛ زیرا نشان می‌دهد که بازار زمستانی فرصتی برای افزایش آگاهی مشتریان و تقویت جایگاه برندهای معتبر است.

شرکت‌های تولیدکننده روانکار در ایران و جهان باید توجه

جلوگیری کند. اما در دماهای پایین، ویسکوزیته روغن تغییر می‌کند و حرکت آن در کانال‌های باریک موتور دشوارتر می‌شود. اگر روغن کهنه و آلوده باشد، این مشکل تشدید شده و فرآیند روانکاری با اختلال جدی مواجه می‌گردد. نتیجه چنین وضعیتی افزایش استهلاک، مصرف سوخت بیشتر و حتی احتمال خرابی‌های پرهزینه خواهد بود.

از منظر اقتصادی، هزینه تعویض روغن در مقایسه



کرمان‌ده‌ت‌م





KME EAGLE HEV



دانلود کاتالوگ



«کمپانی هوندا با طراحی و تولید e توانست در بازار خودروهای هاجیک تا حد زیادی متمایز عمل کند. این خودرو در سه تریم استاندارد و دو نسخه ADVANCE به بازار جهانی عرضه شده است. قلب تپنده هر سه نسخه یک موتور الکتریکی از نوع DC Brushless است که در محور عقب تعبیه شده و نمونه استاندارد آن ۱۲۴ اسببخار قدرت و ۳۱۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. اما در دو نسخه ADVANCE این قدرت به ۱۵۴ اسببخار و حداکثر گشتاور به ۳۱۵ نیوتون متر می رسد. البته موتورهای الکتریکی دور بالایی دارند

هاچ بک تمام برقی خوشنام «هوندا»



تلگرام

Telegram

تبلیغات نادرست برخی مراکز تیونینگ خودرو

این روزها با توجه به گسترش فناوری و معرفی آپشن های گوناگون از سوی مراکز تیونینگ، برخی مالکان خودرو به دنبال نصب آپشن های بیشتری روی خودروی شان هستند که از آن جمله می توان به سامانه پایش نقاط کور یا BSD اشاره کرد. اگر چه این سیستم دارای مزایایی است، اما نصب خودسرانه آن روی خودرو نیز می تواند معایبی داشته باشد. حال سوال این است که با توجه به گسترش استفاده از این سیستم روی انواع خودرو، آیا نصب آن روی خودروهای فاقد این سیستم ممکن است در دسر ساز شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

با توجه به این که سیستم های الکترونیکی در کمپانی با در نظر گرفتن مکان درست آن ها روی خودرو نصب می شوند، بنابراین عملکرد بهتری دارند. در نتیجه می توان گفت نصب آپشن هایی از این دسته روی خودروها توسط مراکز تیونینگ، می تواند برای مالکان آن ها به شدت در دسر ساز شود.

عابدزاده

سیستم هشدار نقطه کور در خودروهای وارداتی به روز، دارای سنسورهای راداری و لیزری است. بر این اساس هر دو سنسور به صورت یکپارچه اطلاعاتی را به ECU ارسال کرده و مرکز پردازشگر الکترونیکی مطابق داده ها نقاط دور از دید راننده را به واسطه LED های تعبیه شده در آینه های جانبی به نمایش در می آورد. اما در نسخه های افترمارکتی این سیستم که تمامی آن ها ساخت کشور چین بوده و از کیفیت بسیار پایینی برخوردارند، حتی در بلندمدت می تواند مشکلات زیادی را برای خودرو ایجاد کند.

همایونی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی قطعه نو

«خودرو سدان مدل ۱۳۹۸ دارم و چندی پیش چراغ چک آن به صورت چشمک زن مدام روشن و خاموش می شد. با مراجعه به نمایندگی برای رفع این ایراد، کارشناس فنی پس از بررسی های زیاد گفت کویل موتور و واشر قالیاق سوپاپ خودرو معیوب شده و برای رفع مشکل باید این قطعات تعویض شوند. اما پس از مدتی دوباره این مشکل ایجاد شد. با مراجعه مجدد به نمایندگی کارشناس فنی گفت کیفیت قطعات جدید مناسب نبوده و به همین دلیل مشکل مذکور دوباره ایجاد شده است! بنابراین مجبور شدم با صرف هزینه و وقت نسبتا زیادی نسخه دیگری از قطعات یادشده را تهیه کنم تا مجدداً روی خودرویم نصب شود.

۰۹۱۵***۱۳۴۰

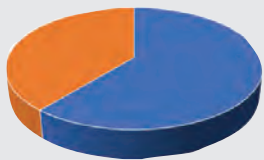
نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۶۰

گزینه ۱ ۱۱ درصد

گزینه ۲ ۳۹ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم سخت گیری پلیس راهنمایی و رانندگی در بخش معاینه فنی تاجه میزان در کاهش آلودگی هوا اثر گذار بوده است؟

در پاسخ به این پرسش ۶۱ درصد به گزینه یک یعنی زیاد و ۳۹ درصد به گزینه دوم یعنی تا حدودی رأی داده بودند

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۴۶۱

کدام یک از خودروهای زیر با کیفیت سوخت ارائه شده در کشور سازگاری بیشتری دارند؟

۱- خودروهای ژاپنی و کره ای جدید وارداتی
۲- خودروهای مونتاژی و وارداتی چینی

«NSX Type S»؛ سوپراسپرتی با مهندسی ژاپنی؛

ویژگی های محصول ۱۸۲ هزار دلاری «آکورا» چیست؟



«NSX نام آشنا محصول ژاپنی در دنیای هیجان انگیز اسپرت است. نسل دوم سوپراسپرت معروف و محبوب هوندا یعنی NSX پس از گذشت بیش از یک دهه در ماه می سال ۲۰۱۶ به جهان معرفی شد. این سوپراسپرت به لحاظ طراحی بدنه، مدل آیرودینامیکی به شمار می رود که با المان های جدید طراحی جذاب و اسپرت به نظر می رسد.

سرانجام کمپانی آکورا از نخستین سوپراسپرت NSX با نام NSX Type S در اوایل سال جاری میلادی رونمایی کرد. خودرویی که قرار است تنها ۳۵۰ دستگاه از آن ساخته شود. از نظر ظاهری تایپ S دارای دهانه بزرگتر جلو پنجره به منظور بهبود خنک کنندگی موتور است. همچنین می توان به اسپلیتر جلو، رکاب های جانبی و اسپویلر عقب که همگی از جنس فیبر کربن هستند، در این مدل اشاره کرد. یک دیفیوزر فیبر کربنی در قسمت عقب خودرو نیز که به نسخه مسابقه ای NSX GT3 شبیه است، به آن اضافه شده است.

به بیان دیگر با نگاهی دقیق به این سوپراسپرت جسور ژاپنی، می توان دریافت که NSX تنها برای رانندگی با سرعت های بالا طراحی و تولید شده است. استفاده از خطوط تیز و تند و احجام بدنه، کاراکتر کاملاً اسپرت و هیجان انگیزی به این سوپراسپرت ژاپنی می بخشد. پروویلر خودرو نیز همچنان با پوزه نسبتاً کشیده و پشت کوتاه با رنگ های ۱۹ اینچی فورج برای جلو و ۲۰ اینچی فورج برای عقب مواجه است که ظاهر این خودرو را بیشتر از هر زمانی جذاب و هیجان انگیز می کند.

پوزه آکورا NSX با خطوط تیز و چراغ های کشیده که کریستالی طراحی شده و رنگ قرمز درون آن، تهجایی و البته جذاب است. هر چند که برای بهبود آیرودینامیک در نسخه تایپ S اسپویلر زیر سپر جلو و دریچه های فعال ورودی هوا درون سپر تعبیه شده تا با دریچه های روی کاپوت جریان هوا را بهبود بخشیده و ۰.۲ درصد ضریب درگ را بهبود بخشد.

از سوی دیگر در نمای عقب همچنان چراغ های زیبای پیوسته چشم نوازی

می کند تا با آگروهای بخش میانی سپر و دیفیوزر بزرگ و اسپویلر بزرگ روی در صندوق عقب و ورودی های هوا درون سپر عقب جاشنی اسپرت بودن برای این خودرو دوچندان شود.

در عین حال استفاده از قطعات فیبر کربنی برای بدنه تنها به تسریع در شتاب و چابک سازی این سوپراسپرت ژاپنی اشاره دارد. با ورود به کابین و قرارگیری در پشت فرمان آکورا NSX تایپ S، شاهد استفاده از چرم آلکانترادر کنار لوگوهای NSX و تایپ S هستیم. آکورا NSX تایپ S به یک پیشرانده ۳.۵ لیتری ۶ سیلندر با آرایش وی شکل توپین توربو مجهز است. این پیشرانده حداکثر قدرتی برابر با ۶۰۰ اسببخار و گشتاوری برابر با ۶۶۸ نیوتون متر را تولید می کند. این قدرت و گشتاور تولیدی به میزان ۲۲ اسببخار و ۲۲ نیوتون متر در مقایسه با نسخه استاندارد افزایش یافته است.

بر اساس آن چه کمپانی آکورا اعلام کرده است، تغییرات در پیشرانده بنزینی و الکتریکی این خودرو سبب شده است رانندمان این سوپراسپرت در مقایسه با گذشته تا حدی زیادی افزایش یابد. این تغییرات در گشتاور و توان خروجی را باید ماحصل تغییرات در محفظه احتراق، بازطراحی توربین توربوشارژها و تغییراتی در پروگرامینگ ECM دانست.

زیرا با توجه به اعلام کمپانی آکورا این تغییرات حدود ۱۲ درصد رانندمان موتور را افزایش داده است. همچنین در بخش انتقال قدرت گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک دو کلاچه قدرت را به چهار چرخ انتقال می دهد. جالب است بدانید که سیستم مکانیزم کنترل الکترونیکی برای عملکرد بهتر دیفرانسیل در نظر گرفته شده که این سیستم گشتاور را میان چهار چرخ مدیریت کرده تا از هر گزیدی چرخ جلوگیری کند. کمپانی آکورا این سوپراسپرت جسور را با قیمت ۱۶۹ هزار دلار به بازار عرضه کرده است. اما اگر خواهان NSX تایپ S با کیت فیبر کربنی و تغییراتی در سیستم ترمز سرمیکی هستید، باید ۱۸۲ هزار و ۵۷۰ دلار بپردازید.



موتورهای خانواده پژو

قصه خرید خودرو پژو ۲۰۶ دارم و با توجه به این که دو موتور TU5 و TU3 برای پژو ۲۰۶ در نظر گرفته شده، هزینه نگهداری کدام یک بیشتر است؟

۰۹۱۵***۱۳۶۷

«موتور TU3 با توجه به کم بودن مقدار حجم موتور آن، تقریباً استهلاک کمتری دارد. این موتور به دلیل پایین بودن میزان گشتاور و توان آن به نسبت خرابی کمتری دارد. اما موتور TU5 یکی از پراستهلک ترین موتور هاست. موتور TU5 دارای ۱۶ سوپاپ است که به شدت به کیفیت روغن و تنش حرارتی حساس است. این موتور بر خلاف نسل قبل خود به شدت موتور پراستهلکی است. از نظر ساختار سر سیلندر موتور TU5 بسیار ضعیف تر از موتور TU3 است. زیرا قطعات استفاده شده در این موتور به اصطلاح ظریف تر است. بنابراین موتور TU3 از نظر هزینه نگهداری مقرون به صرفه تر است.

کیفیت متفاوت خودروهای شاسی بلند و سواری

میان خودروهای شاسی بلند و سواری استهلاک کدام یک بیشتر است و همین طور کیفیت قطعات کدام یک بهتر است؟

محمدیان - کرج

«پاسخ به سوال شما بسیار گسترده است. ابتدا باید گفت استهلاک یک خودرو بستگی به سیستم مولد و انتقال قدرت آن دارد. قطعا خودروهای دو دیفرانسیل از استهلاک بیشتری نسبت به خودروهای تک دیفرانسیل برخوردار هستند. معمولاً کمپانی های خودروسازی هنگام ساخت خودروهای SUV (شاسی بلند) از قطعات با کیفیت تری استفاده می کنند. بنابراین خرابی این خودروها در مقایسه با مدل های سدان کمتر است. همچنین در این باره باید به برند خودرو ساز نیز توجه ویژه داشت؛ به عنوان مثال محصولات تویوتا نسبت به سایر کمپانی های خودرو ساز ژاپنی و کره ای به لحاظ کیفیت در سطح بالاتری قرار می گیرند بنابراین حین خرید خودرو باید به این نکته توجه ویژه داشت.

لژوم نگهداری درست از خودرو

آیا این مساله در دست است که سیستم توربوشارژر تعبیه شده در خودروهای چینی پس از پیچیدن مسافت طولانی، در صورتی که پیشرانده بلافاصله خاموش شود، معیوب خواهد شد؟ در صورت درست بودن این ادعا، چرا خودرو ساز برای جلوگیری از بروز چنین مشکلی فکری نکرده است؟

کاشانی - تهران

«این مورد درست است و البته تنها منوط به خودروهای چینی یا تولیدات داخل نمی شود. در واقع هر خودرویی که مجهز به سیستم توربوشارژر است، نباید پس از پیمایش مسافت طولانی و رانندگی پرشتاب، بلافاصله خاموش شود. زیرا پروانه های توربو در اثر گرما فراوان جهت تامین هوای مورد نیاز موتور و عبور جریان دود، دچار افزایش دما می شوند و قطعات داخلی توربو به ویژه پرها تا حد زیادی داغ می شوند. در این شرایط اگر موتور خودرو ناگهان خاموش شود پرهای توربو با قطعات داخلی آن دچار گریز می شود. از این روست که کارشناسان توصیه می کنند بعد از پیمایش مسافت طولانی اجازه دهید خودرو در حالت درجا چند دقیقه کار کرده تا دمای قطعات توربو به حد تعادل برسد. لازم بعد از است قبل از خاموش کردن به خودرو گاز ندهید؛ این عامل سبب بالا رفتن استهلاک و خرابی در سیستم توربومی شود. همچنین باید گفت هر خودرویی که دارای سیستم توربوشارژر باشد، کمپانی سازنده استانداردهایی را برای آن در نظر می گیرد و احتمال این که پس از خاموش شدن موتور، توربوشارژر بسوزد، تقریباً یک درصد است. زیرا این سیستم به درستی و مطابق با استانداردهای روز طراحی شده و پس از خاموش شدن موتور، اگر چنین مسالهای صحت داشته باشد، مهندسی ساخت آن کمپانی را زیر سوال می برد. بنابراین، این مساله واقعیت ندارد؛ اما این راهم در نظر داشته باشید که اگر نگهداری از خودرو مطابق با استانداردهای خودرو ساز نباشد، احتمال معیوب شدن سیستم توربوشارژر در کار کدهای پایین نیز وجود دارد.



کشف ۳۵۰ حلقه لاستیک قاچاق در بندرعباس

جانشین فرماندهی انتظامی استان هرمزگان از شناسایی و کشف یک انبار نگهداری ۳۵۰ حلقه لاستیک‌های خارجی به ارزش ۱۲ میلیارد ریال در بندرعباس خبر داد. سرهنگ تیمور دولتیاری در گفت و گو با خبرنگار «خبرگزاری پلیس» در تشریح این خبر بیان داشت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان در اجرای طرح مقابله با قاچاق کالا و ارز و مقابله با برهم زدنندگان امنیت و نظم اقتصادی با رصد اطلاعاتی، یک انبار دپوی لاستیک‌های خارجی قاچاق توسط یک واحد صنفی لاستیک فروشی در یکی از محلات بندرعباس را شناسایی و موضوع را در دستور کار

قرار دادند.» وی افزود: «ماموران ضمن هماهنگی با مقام قضایی با تشکیل اکیبی به این واحد صنفی اعزام و در بازرسی از انبار مورد نظر تعداد ۳۵۰ حلقه لاستیک خارجی ساخت کشور چین و فاقد مدارک مثبته گمرکی کشف و ضبط کردند.» جانشین فرماندهی انتظامی استان هرمزگان ارزش لاستیک‌های کشف شده از این انبار را برابر اعلام نظر کارشناسان اقتصادی ۱۲ میلیارد ریال عنوان و تصریح کرد: «در این رابطه پرونده قضایی تشکیل و مالک این واحد صنفی جهت سیر مراحل قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»

پرچمدار تولید تایر حمایت خود از حمل و نقل را نشان داد:

حضور «بارز» در نمایشگاه لجستیک

سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی (شستا) بادرستور کار گروه صنعتی بارز در مجتمع بارز کرمان برگزار شد. در این نشست که سعید نایب، معاون راهبری و نظارت بر شرکت‌های شستا و جمال میرزایی، مدیرعامل گروه صنعتی بارز حضور داشتند پیرامون مشکلات و موانع تولید گروه صنعتی بارز بحث و تبادل نظر صورت گرفت. معاون راهبری و نظارت بر شرکت‌های شستا نیز در این نشست گفت: «امروزه صنعت تایر باریس‌ها و چالش‌های مختلفی مواجه شده است و بایستی اقدامات مناسبی جهت روبرایی با این مسائل صورت گیرد.»

نایب همچنین افزود: «در خصوص قیمت‌گذاری تایر نیز بایستی دستگاه‌های اجرایی مرتبط اقدامات اصلاحی لازم را انجام دهند.»

وی ابراز امیدواری کرد: «در خصوص تامین انرژی، مجموعه شستا حمایت‌های لازم را به عمل خواهد آورد.» مدیرعامل گروه صنعتی بارز هم در این نشست با اشاره به مشکلات کنونی تولید تایر در این مجموعه مانند تامین منابع انرژی، خواستار رفع موانع تولید شد.

میرزایی در خصوص مشکلات ناترازی انرژی در این مجموعه گفت: «پروژه‌هایی مانند نصب نیروگاه‌های خورشیدی جهت تامین کمبود برق در حال اجرا است که بایستی حمایت لازم از این پروژه‌ها صورت پذیرد.»

وی همچنین در این نشست بر حمایت مسئولین مرتبط از طرح‌های توسعه‌ای شرکت مانند تکمیل پروژه بارز لرستان نیز تاکید و بیان داشت: «بخشی از منابع مالی لازم جهت بهره‌برداری از پروژه‌های توسعه در مجموعه بارز از سوی بانک رفاه تامین شده و جهت تکمیل آن نیازمند حمایت بیشتر دولت هستیم.»

در حاشیه این نشست، میهمانان از خطوط تولید، میدان تست و طرح‌های توسعه در این مجموعه نیز بازدید کردند



مصلی امام خمینی تهران از غرفه بارز بازدید کنند. همچنین اخیرا جلسه هم‌اندیشی مدیران شرکت

مانند هند و چین) پررنگ‌تر کند. بازدیدکنندگان از این نمایشگاه تا ۲۶ آذرماه می‌توانند از ساعت ۱۰ تا ۱۸ در

و تعرفه‌ای از تولیدکنندگان داخلی به منظور کسب سهم بالایی در بازار جهانی تایر (همچون خیلی از کشورها



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

گروه صنعتی بارز وابسته به شستا با حضور در نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته آخرین محصولات دانش بنیان خود را در معرض بازدید عموم قرار داد.

به گزارش شستارسانه، گروه صنعتی بارز وابسته به شستا در نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته، با ارائه محصولات دانش بنیان در تولید تایر در راستای تحقق شعار تولید داخل حضوری قدرتمند داشت.

گروه صنعتی بارز با اتکا به توان تولید و پرسنل متخصص خود این آمادگی را دارد به شرط تحقق حمایت سیستم بانکی و وزارت صمت، تولید و صادرات خود را افزایش دهد. مصرف سالانه تایر در کشور حدود ۴۵۰ هزار تن است که ۳۰۰ هزار تن آن از داخل و حدود ۱۵۰ هزار تن باقی مانده از طریق واردات رسمی و غیر رسمی تامین می‌شود. هم اکنون حدود ۷۰ درصد نیاز کشور به تایر توسط تولیدکنندگان داخلی تولید می‌شود. گروه صنعتی بارز سهم تولید ۴۵ درصد از تولیدات داخلی تایر را به خود اختصاص داده است.

همچنین گروه صنعتی بارز به عنوان پیشران تولید تایر در کشور در راستای سیاست بین‌المللی سازی فعالیت‌ها با توجه به این‌که ایران ظرفیت‌های مناسبی برای تبدیل شدن به قطب تولید تایر در منطقه را دارد، پیشنهاد می‌کند دولت نقش خود را با حمایت‌های گسترده مالی



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



است. ناوگان خودروهای خدمات سیار در شهر تهران نیز برای این پیکاپ تجهیز و فعال شده و آماده ارائه سرویس‌های دوره‌ای در محل مشتریان است. با توجه به استقبال گسترده مشتریان از قدرت، کیفیت و امکانات پیکاپ فوتون، تولید و عرضه نسل‌های جدیدتر این محصول در برنامه‌های توسعه‌ای ایران خودرو دیزل قرار گرفته و قرار است پیکاپ‌های جدید این شرکت با طرح‌های خدماتی ویژه و مشابه، به‌زودی رونمایی و روانه بازار شوند. با اجرای موفق طرح امداد سیار در پایتخت، توسعه آن به سایر کلان‌شهرهای کشور نیز در دستور کار قرار گرفته و به‌زودی عملیاتی خواهد شد.

ایکو پرس: در راستای توسعه خدمات پس از فروش و افزایش رضایتمندی مالکان پیکاپ فوتون، ایران خودرو دیزل ضمن افزایش دوره گارانتی به سه سال کارکرد یا ۱۰۰ هزار کیلومتر پیمایش، سرویس دهی در محل ویژه این محصول را نیز به‌طور رسمی راه‌اندازی کرد. ایران خودرو دیزل نخستین شرکت مجری الزام جدید استاندارد گارانتی، با ارائه خدمات گارانتی تا ۱۰۰ هزار کیلومتر پیمایش یا سه سال کارکرد برای پیکاپ فوتون، مطلوب‌ترین شرایط خدمات در میان پیکاپ‌های فعلی دارای تولید انبوه را دارد. این اقدام باهدف ارتقای کیفیت خدمات و فراهم‌سازی تجربه‌ای خوشایند و سریع و کارآمد برای مالکان پیکاپ فوتون صورت گرفته



ادامه طرح‌های توسعه خدمات پس از فروش «ایران خودرو دیزل»

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بازار قطعات یدکی از کنترل خارج شده است

بازار لوازم یدکی خودرو حتی در شرایطی که نرخ ارز ثابت باشد هم به‌طور طبیعی با یک رشد قیمت سالانه مواجه است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر بحث خرید و هزینه‌نگهداری از خودرو در کشور دیگر صرفاً به قیمت کارخانه و بازار آزاد محدود نمی‌شود. آن‌چه بیش از گذشته مالکان خودرو را نگران کرده، هزینه‌های نگهداری و دسترسی به قطعات یدکی است؛ هزینه‌هایی که گاه از توان مالی مصرف‌کننده فراتر می‌رود و خودرو را از یک کالای مصرفی به نوعی دارایی پربیسک تبدیل می‌کند. نوسان نرخ ارز، محدودیت‌های وارداتی، ضعف سیاست‌گذاری در حوزه خدمات پس از فروش و نبود نظارت موثر بر بازار قطعات، مجموعه‌ای از مشکلات را رقم زده که نتیجه آن، افزایش قیمت، کمبود قطعه و خواب طولانی‌مدت خودروها در تعمیرگاه‌هاست. در این میان، خودروهای وارداتی و مونتاژی، به‌ویژه محصولات چینی، بیش از سایرین در معرض این بحران قرار گرفته‌اند. برای بررسی دقیق‌تر وضعیت بازار لوازم یدکی، میزان تأثیر نوسان ارز و ارزیابی کیفیت خودروهای وارداتی جدید، با «رضا برناپادی»، کارشناس صنعت خودرو و به‌گفت‌وگو پرداختیم؛

در روزهای اخیر و هم‌زمان با نوسان نرخ ارز، قیمت لوازم یدکی به‌ویژه برای خودروهای وارداتی چه تغییری داشته است؟

واقعیت این است که بازار لوازم یدکی خودرو حتی در شرایطی که نرخ ارز ثابت باشد هم به‌طور طبیعی با یک رشد قیمت سالانه مواجه است. این رشد ناشی از هزینه‌های تولید، واردات، حمل‌ونقل و ساختار توزیع است. اما وقتی نوسان ارز به این معادله اضافه می‌شود، افزایش قیمت‌ها دیگر تدریجی نیست و با شیب تندی اتفاق می‌افتد. طی چند روز گذشته، دقیقاً شاهد همین وضعیت بوده‌ایم و قیمت بسیاری از قطعات با سرعت زیادی افزایش یافته است.

آیا این افزایش قیمت صرفاً به گرانی محدود می‌شود یا رفتار بازار در فروش قطعات یدکی نیز تغییر کرده است؟

مساله فقط گرانی نیست؛ نکته مهم‌تر این است که فروش قطعات در بسیاری از موارد متوقف شده است. یعنی قطعه وجود دارد، اما عرضه نمی‌شود. دلیل آن نیز کاملاً روشن است؛ فروشندگان می‌دانند اگر امروز قطعه را بفروشند، فردا برای جایگزینی همان قطعه باید هزینه بسیار بالاتری بپردازد. این موضوع حتی در سطح برخی از تولیدکنندگان یا واردکنندگان هم دیده می‌شود. وقتی تولیدکننده یا واردکننده پیش‌بینی می‌کند قیمت‌ها بالاتر می‌رود، ترجیح می‌دهد فعلاً عرضه محصول نداشته باشد.

شما پیش‌تر به کاهش عرضه قطعات یدکی اشاره کردید، این موضوع چه تأثیری در بازار داشته است؟

نتیجه مستقیم این رفتار، کاهش عرضه و به‌هم‌ریختگی کامل قیمت‌هاست. در حال حاضر اگر قطعه‌ای هم به فروش برسد، عملاً کنترلی روی قیمت آن وجود ندارد. هر رقیمی که فروشنده اعلام کند، مبنای معامله قرار می‌گیرد. بخشی از فروش‌هایی که انجام می‌شود، ناشی از اجبار مالی است؛ یعنی فروشندگان که برای پاس کردن چک یا تأمین نقدینگی مجبور به عرضه هستند. در غیر این صورت، بسیاری ترجیح می‌دهند قطعات را در انبارها نگه دارند.

آیا لوازم یدکی خودروهای وارداتی در بازار دچار کمبود شده است؟

در میان خودروهای وارداتی، در حال حاضر برندهای ژاپنی و کره‌ای با کمبود جدی‌تری مواجه هستند. قطعات این خودروها یا به‌سختی پیدا می‌شود یا برچسب قیمت بسیار بالایی می‌خورند. این در حالی است که تصور عمومی این است که این برندها خدمات



پس از فروش بهتری دارند، اما واقعیت بازار چیز دیگری را نشان می‌دهد.

در میان خودروهای وارداتی به کشور شاهد محصولات چینی وارداتی نیز هستیم؛ قطعات این خودرو یا حتی محصولات مونتاژی به آسانی قابل تأمین است؟

خیر؛ متأسفانه در تأمین قطعات هر دو گروه خودروهای چینی مشکل وجود دارد. چه خودروهای چینی مونتاژی و چه مدل‌هایی که به‌صورت وارداتی عرضه شده‌اند، با کمبود قطعه مواجه هستند. این مساله تا حد زیادی به سیاست برخی از خودروسازان داخلی برمی‌گردد. خودروبی تولید یا مونتاژ می‌شود، اما قطعات یدکی آن به تعداد کافی تأمین نمی‌شود. گاهی برای هزار دستگاه خودرو، قطعات یدکی متناسب پیش‌بینی نشده است.

کمبود لوازم یدکی برای خودروهای چینی چه تأثیری در رفتار مشتریان می‌تواند داشته باشد؟

مهم‌ترین پیامد، خواب طولانی‌مدت خودروها در تعمیرگاه‌هاست. در سه تا چهار ماه اخیر، میزان خواب

مساله فقط گرانی نیست؛ نکته مهم‌تر آن است که فروش قطعات در بسیاری از موارد متوقف شده است. یعنی قطعه وجود دارد اما عرضه نمی‌شود

خودروها به‌طور محسوسی افزایش یافته و حتی از ابتدای سال هم بیشتر شده است. نکته مهم این جاست که عمده این خرابی‌ها مربوط به قطعات مصرفی است، نه تصادفات که بگوییم قطعات بدنه کم است. یعنی خودرو در استفاده روزمره دچار نقص می‌شود و مالک آن ممکن است ماه‌ها منتظر یک قطعه بماند.

در خودروهای چینی قطعات بدنه یا قطعات مصرفی با چالش جدی کمبود مواجه هستند؟

بیشترین مشکل مربوط به قطعات مصرفی و فنی است؛ قطعاتی که در استفاده روزمره مستهلک می‌شوند. به‌عنوان مثال در برخی خودروهای چینی تأمین لوازم یدکی خودرو به‌شدت چالش‌برانگیز شده و در صورت موجود بودن نیز فروشنده، قطعه را با قیمت بسیار بالایی عرضه می‌کند.

آیا در این رابطه می‌توانید به نمونه‌ای از قطعه نیز اشاره کنید؟

در یکی از خودروهای چینی موجود در بازار، قیمت یک سرسیلندر به‌حدود ۱۲۰ میلیون تومان رسیده است. این در حالی است که وزن سرسیلندر خودرو مذکور نصف وزن سرسیلندر خودروهای داخلی تولید گروه صنعتی ایران خودرو و گروه خودروسازی سایپا است. با وجود تفاوت وزن و ساختار، این فاصله قیمتی غیرمنطقی است. دلیل این اختلاف، وارداتی بودن قطعه و وابستگی مستقیم آن به نرخ ارز است.

درباره گیربکس خودروهای چینی هم انتقادات زیادی مطرح می‌شود؛ آیا قیمت آن‌ها از گیربکس خودروهای اروپایی، ژاپنی و کره جنوبی نیز بیشتر است؟

در برخی موارد، بله. یکی از ضعف‌های بزرگ خودروهای چینی، کمبود شدید قطعات گیربکس است. این قطعات معمولاً داخلی‌سازی نشده‌اند و فرآیند تعمیر آن‌ها هم پیچیده است. به‌همین دلیل، مصرف‌کننده ناچار می‌شود کل مجموعه را تعویض کند. در حال حاضر قیمت گیربکس برخی خودروهای چینی از حدود ۱۱۰ میلیون تومان شروع می‌شود و در مواردی به ۲۵۰ میلیون تومان هم می‌رسد.

خرابی گیربکس اتوماتیک بیشتر شامل خودروهای کارکرده اروپایی، ژاپنی و مدل‌هایی از کره جنوبی می‌شود یا محصولات کم‌کارکرد چینی را در بر می‌گیرد؟

در خودروهای کارکرده طبیعی است که ضریب خرابی بالاتر باشد؛ اما در مورد خودروهای چینی، حتی در مدل‌های صفر کیلومتر یا کم‌کارکرد هم خرابی‌های زود هنگام دیده می‌شود. البته باید گفت کیفیت خودروهای چینی جدید نسبت به گذشته بهتر شده، اما همچنان به‌سطح استاندارد مطلوب نرسیده‌اند.

از ابتدای سال تاکنون قیمت قطعات خودروهای مونتاژی و وارداتی به‌طور میانگین چقدر افزایش یافته است؟

به‌طور میانگین می‌توان گفت حداقل ۱۰۰ درصد افزایش قیمت داشته‌ایم. البته در برخی اقلام، این افزایش حتی بیشتر هم بوده است. برای مثال قطعه‌ای که ابتدای سال حدود ۳ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان قیمت داشت، امروز اگر با بسته‌بندی شرکتی تهیه شود، بین ۸ تا ۹ میلیون تومان قیمت دارد.

به‌عنوان پرسش یا بانی، کیفیت خودروهای وارداتی جدید با برندهایی مانند کیا، هیوندای و تویوتا را که عمدتاً مونتاژ چین هستند، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

این خودروها نسبت به خودروهای مونتاژی داخلی، در مجموع حدود ۲۰ درصد کیفیت بهتری دارند؛ اما نباید انتظار کیفیت محصولات تولید ژاپن یا کره جنوبی را از آن‌ها داشت. بسیاری از این خودروها در چین مونتاژ شده‌اند و کیفیت آن‌ها فاصله محسوسی با نسخه‌های اصلی دارد. با توجه به اختلاف کیفیت مذکور باید گفت سطح خدمات پس از فروش خودروهای چینی مونتاژی در کشور نسبت به برخی از برندهای وارداتی بسیار بهتر است.

نوشماره که سهمیه‌های نرخ اول و دوم آن حذف می‌شود و باید بنزین را با نرخ پنج هزار تومانی استفاده کند، خودروی کارنگرده و صفر کیلومتر کارخانه‌ای است که می‌خواهد پلاک شود. ویس کرمی اظهار داشت: «در صورتی که کسی تاکنون خودرویی نداشته و نسبت به خرید خودرو کار کرده اقدام کند، مشمول این بند نمی‌شود، چرا که خودروی نوشماره به خودروهای صفر کیلومتری که تاکنون پلاک نشده‌اند، اطلاق می‌شود.»

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران تاکید کرد: «سهمیه بنزین نرخ اول (۱۵۰۰ تومانی) و نرخ دوم (سه هزار تومانی) خودروهای تعویض پلاکی قطع نمی‌شود. کرامت ویس کرمی با اعلام این خبر افزود: «بنابر تصویب‌نامه ابلاغ‌شده هیات وزیران، منظور از خودروی نوشماره داخلی خودروی صفر کیلومتری است که تازه از کارخانه بیرون آمده است و برای نخستین بار پلاک می‌شود، نه این که تعویض پلاک باشد.» وی یادآور شد: «منظور از خودروی



سهمیه خودروهایی تعویض پلاک شده قطع نمی‌شود

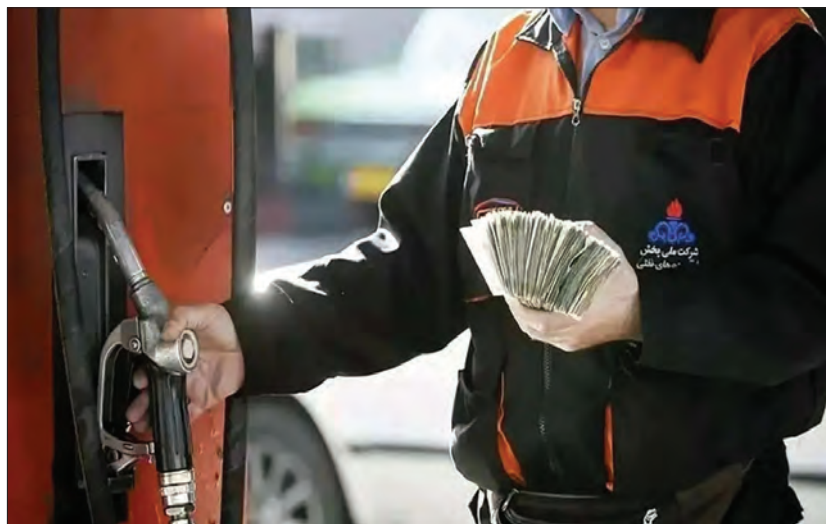


واردات بنزین هر سال حدود ۲ میلیارد دلار افزایش پیدا می‌کند و پیش‌بینی می‌شود تا پایان دولت چهاردهم، سالانه بیش از ۱۰ میلیارد دلار فقط برای واردات بنزین هزینه شود؛ رقمی معادل یک‌سوم درآمد نفتی سالانه کشور که این ناترازی، علاوه بر فشار مستقیم به منابع ارزی، دست دولت را در مدیریت بازار ارز خالی می‌کند و به افزایش نرخ ارز دامن می‌زند.

قیمت غیر واقعی است؟

کارشناسان بر این باورند از منظر اقتصادی قیمت فعلی بنزین کاملاً غیر واقعی است. اگر هزینه استخراج نفت، انتقال به پالایشگاه، فراورش، انتقال به انبارها، نگهداری، انتقال به جایگاه‌ها و توزیع را حساب کنیم، هزینه ریالی تمام شده بنزین چیزی حدود ۱۰ تا ۱۵ هزار تومان است. در نتیجه وقتی این هزینه واقعی در قیمت نهایی منعکس نمی‌شود، یعنی دولت از جیب بخش‌های مختلف می‌زند تا بنزین را ارزان به دست مردم برساند. فشار ارزی، ناترازی شدید، فرسودگی زنجیره تولید و ناتوانی دولت‌ها در ادامه کار بدون اصلاحات، از عواملی هستند که منجر به این تصمیم‌گیری از سوی دولت شده است.

احسان حسینی با تاکید بر این که برای اصلاح شرایط کنونی توزیع بنزین و یارانه آن، نیاز است که سهمیه سوخت به هر فرد و نه خودرو صورت بگیرد، می‌افزاید: «یکی از راهکارهایی که کارشناسان پیشنهاد کرده‌اند، اختصاص سهمیه به کسانی است که خودرو ندارند تا بتوانند سهمیه خود را بفروشند تا نوعی حمایت از اقشار کم‌درآمد صورت بگیرد. همچنین باید برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی که به عنوان شغل اصلی در این عرصه فعالیت می‌کنند نیز سهمیه‌های ویژه شغلی در نظر گرفت و حمایت‌های صنفی نیز از آنان صورت بگیرد. دوگانه سوز کردن رایگان خودروهای افرادی که در مناطق آقماری کلانشهرها زندگی می‌کنند و یا توسعه حمل و نقل عمومی بین مرکز و حاشیه شهرها از دیگر راهکارهای حمایتی به شمار می‌رود.»



در توسعه و تشدید مشکلات اقتصادی که بخش‌های دیگر مانند بخش سلامت، امنیت غذایی و... را در بر می‌گیرد، دولت در همین امسال حدود ۴.۵ میلیارد دلار ارز برای واردات بنزین تخصیص داده و ایران با این که چهارمین تولیدکننده بزرگ نفت و گاز دنیاست و روزانه حدود ۱۱۰ میلیون لیتر بنزین تولید می‌کند، به وضعیتی رسیده که با وجود این حجم تولید، همچنان نیازمند واردات بنزین آن هم به میزان قابل توجه است. نکته این جاست که رقم

نیست، بلکه ضرورت حیاتی برای بقا و ادامه کار کرد دولت در سال‌های آینده است. این کارشناس انرژی مصرف بالای سوخت را یکی از عوامل محدودیت بودجه‌ای دولت دانست و اظهار داشت: «در شرایطی که انرژی می‌تواند ابزار حضور موثر در بازار جهانی، ایجاد اهرم‌های امنیتی و کسب درآمدهای ارزی باشد، بدمصرفی داخلی باعث شده نه تنها صادرات بنزین نداشته باشیم بلکه به واردکننده تبدیل شویم. این یعنی کاهش درآمد، محدود شدن دست دولت

شناور دارد و در گام نخست با هدف کاهش مخاطرات اجتماعی و اقتصادی و آماده‌سازی افکار عمومی برای اصلاحات گسترده‌تر در حوزه سوخت اجرا شده است. علیرضا سلطانی، کارشناس اقتصادی درباره این تصمیم می‌گوید: «عمل نرخ سوم بنزین می‌تواند نقطه شروع مهندسی دوباره در سازوکار یارانه و قیمت‌گذاری سوخت باشد. این تغییر تدریجی با هدف آماده‌سازی افکار عمومی برای اصلاحات بزرگ‌تر و عبور از بن‌بست دودهای سیاست‌گذاری بنزین انجام شده است. افزایش قیمت سوخت در کارت جایگاه‌ها از ۳ هزار به ۵ هزار تومان این پیام را به جامعه منتقل می‌کند که کشور در مسیر تغییرات مستمر و ادامه‌دار قرار گرفته است.»

وی می‌افزاید: «مصرف بنزین در ایران حدود ۱.۵ برابر استاندارد جهانی و مهم‌ترین عامل این مصرف بالا، قیمت پایین سوخت است؛ عاملی که اکنون بخشی از افکار عمومی نیز ناکارآمدی آن را پذیرفته و آمادگی ذهنی برای اصلاحات قیمتی ایجاد شده است. استاندارد مصرف انرژی در ایران بیش از ۲ برابر میانگین جهانی است و دولت سالانه نزدیک به ۱۰۰ میلیارد دلار یارانه غیرمستقیم انرژی پرداخت می‌کند؛ یارانه‌ای که نه تنها موجب رفاه عمومی نشده بلکه اگر حتی بخشی از آن صرف توسعه اقتصادی و اجتماعی می‌شد، می‌توانست عقب‌ماندگی‌های کشور را جبران کند.» در همین حال احسان حسینی، کارشناس انرژی با تشریح ابعاد ناترازی بنزین، پیامدهای ارزی آن و فرسایش کامل زنجیره تولید تا توزیع سوخت در کشور گفته: «اصلاح قیمت دیگر یک انتخاب سیاسی یا اقتصادی صرف



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

از روزی که تصمیم به اصلاح قیمت بنزین گرفته شد و نرخ سوم برای آن تعیین و ابلاغ شد، موافقان و مخالفان بسیاری پیرامون این طرح، حواشی و تبعات این کلان‌مسئله به اظهار نظر پرداختند. برخی از کارشناسان انرژی و اقتصادی با وجود وارد دانستن انتقادات آن را فرصتی برای اصلاح ساختار مصرف و تنوع‌بخشی به آن ارزیابی کردند. در صورت همراهی اصلاح قیمت با توفیق و گفت‌وگوی عمومی، تغییر الگوی مصرف اندک‌اندک نهادینه می‌شود. طرح سه‌نرخ شدن اگر با سیاست‌های ارتباطی همراه باشد، می‌تواند اثر تربیتی قابل توجهی داشته باشد. دولت باید با شفافیت تمام، میزان دقیق تولید، مصرف و واردات را منتشر کند تا مردم بدانند هر لیتر صرفه‌جویی چه اثری بر ثبات اقتصادی و تورم کشور دارد.

تغییر تدریجی مصرف سوخت

تصمیم اخیر دولت برای اصلاح نرخ بنزین با کارت جایگاه یا همان نرخ سوم می‌تواند یک فرآیند اصلاحی در نظام قیمت‌گذاری باشد؛ فرآیندی که ماهیتی تدریجی و

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۶ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۶۱

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلورد
Billboard

آیونیک ۶؛ سدان برقی اسپرت کره‌ای

«جولای سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی هیوندای از نخستین سدان میان‌سایز خانوادگی تمام‌الکتریکی خود با نام آیونیک ۶ رونمایی کرد. معماری اصلی این خودرو که بر اساس زبان جدید طراحی هیوندای شکل گرفته برپایه پلت‌فرم E-GMP بوده و از نظر فنی با برادر کوچک‌ترش یعنی آیونیک ۵ یکسان است. آیونیک ۶ به لطف ضریب درگ عالی جزو آیرودینامیک‌ترین خودروهای جهان است که با دو موتور الکتریکی می‌تواند تا ۵۷۷ اسب‌بخار قدرت و ۷۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد.

کاهش هزینه نگهداری از خودرو با تعمیر آن در نمایندگی مربوطه

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



«یک دستگاه خودرو از ۶ هزار عدد قطعه متشکل از مکانیکی و الکترونیکی تشکیل شده است. هر یک از این قطعات نیز عمر مفیدی دارند که پس از به پایان رسیدن آن، تعمیر یا تعویض قطعه معیوب اجتناب‌ناپذیر خواهد بود و بی‌توجهی به این مساله نیز می‌تواند هزینه نگهداری از خودرو را تا حد زیادی افزایش دهد.

با این حال معمولاً مالکان خودروها از عملکرد تعمیرکاران و درعین حال کیفیت قطعات رضایت چندانی ندارند. البته در این جا باید به این نکته توجه داشت که معمولاً نمایندگی‌ها از ظرفیت و توان تکنسین‌های حرفه‌ای و آموزش‌دیده برای تعمیرات انواع خودرو بهره می‌برند و همین‌طور بخش تأمین قطعات نمایندگی‌ها نیز تنها قطعاتی را در اختیار تعمیرکاران قرار می‌دهند که از استاندارد بودن و کیفیت بالای آن‌ها مطمئن باشند. بنابراین رعایت چنین مواردی می‌تواند رضایت مالکان خودروها را به شکل حداکثری فراهم کند.

درعین حال آشنایی نسبی مالکان خودروها با خصوصیات فنی و نحوه کارکرد قطعات خودرو نیز ضروری به‌نظر می‌رسد؛ چراکه گاه ممکن است خودرو در جاده و نقاط دورافتاده از شهر خراب شود و بنابراین درچنین شرایطی اطلاعات فنی مالک آن می‌تواند مانع از سوءاستفاده برخی تعمیرکاران و بالا رفتن هزینه تعمیرات خودرو شود.

درنهایت ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی در نمایندگی‌های فعال در کشور نیز باید مد نظر مسئولان این بخش باشد. چراکه در این صورت هم رضایت مشتری به‌شکل حداکثری حاصل خواهد شد و هم سود حاصل از تعمیرات انواع خودرو، برای نمایندگی‌ها چشمگیر خواهد بود.

روز گذشته قیمت برخی مدل‌های خودرو در بازار کاهش یافت



کی‌ا‌م‌سی T8 با ۲۰ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس FX با ۲۵ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۴۲۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۲۰ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس اتوماتیک با ۳۰ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار یک میلیارد و ۶۵۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."