



یک کارشناس حوزه صنعت:
خودروهای برقی ابزار قدرت
اقتصادی آینده هستند

صفحه ۴



آیا فناوری بالاتر به دوچرخه‌ها
برتری می‌بخشد؟ صفحه ۸



استارت
Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

قطعه‌ساز؛ قربانی خاموش
سیاست‌گذاری‌های ناپایدار

در سال‌های اخیر، هرگاه سخن از بحران صنعت
خودرو به میان می‌آید، نگاه‌ها غالباً به سمت
خودروسازان، زیان‌انباشته آن‌ها یا نوسانات ...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

سیستم مدیریت باتری نقش پررنگی
در خودروهای برقی دارد؛

پدیده فرار حرارتی
در خودروهای برقی

صفحه ۱۲

چرا بازار خودروهای هیبرید در
هر منطقه از جهان رشد می‌کند؟

صفحه ۲

حمل‌ونقل جهانی در آستانه
تحول است؟

صفحه ۹

در سایه رشد ۶۰ درصدی محقق شد؛

درآمد ۳۰ همتی ایران خودرو دیزل
در ۹ ماه نخست سال جاری

صفحه ۵

نعمت‌بخش: تعرفه‌گذاری خودرو نباید در لایحه بودجه تعیین شود

انجمن خودروسازان خواستار بازنگری تعرفه واردات خودروهای بنزینی است

در پی تقدیم لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ به مجلس شورای اسلامی، احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان ایران، طی نامه‌ای خطاب به رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور..

صفحه ۲

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

آیا قیمت‌گذاری دستوری
خودرو را رزان‌تر کرده است؟

سیاست کنترل قیمتی با هدف حمایت از مردم اجرا شد؛
اما نتیجه آن زیان تولیدکنندگان...

صفحه ۱۴

نارنجی پوشان جاده مخصوص ارتقای جایگاه
رقابتی را هدف‌گذاری کردند؛

آغاز ارزیابی ستاد خدمات
فروش «سایپا» بر اساس
الزامات جدید وزارت صمت

صفحه ۷

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

قفل شدن بازار خودرو میان
قیمت‌گذاری دستوری،
رکود تقاضا و بازگشت دلالتی

صفحه ۳

خودروسازان هزینه‌های جانبی، تورم و تعرفه‌ها را به مشتری منتقل می‌کنند!

افزایش پنهان قیمت؛ استراتژی تازه بازار آمریکا

صفحه ۶



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت کورال‌تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

این مسیر سبز است



کرمان‌مهدی‌تهر



دانلود کاتالوگ

کی‌ام‌سی ایگل هیبرید

KAMEAGLE HEV



دادن در دنده عقب جابه‌جا کند، فاجعه رخ داد. خودرو به جای حرکت به عقب، ناگهان به سمت جلو هجوم برد و به ون امداد برخورد کرد. حتی پس از تصادف، چرخ‌های MG5 همچنان به چرخیدن ادامه می‌دادند تا این که امدادگر سرانجام موفق شد از بیرون، خودرو را خاموش کند. واکنش شرکت‌آم‌جی به این حادثه، ماجرا را پیچیده‌تر کرد. این شرکت در ابتدا پس از بررسی اولیه، مبلغ ۵۰۰ پوند از مالک خودرو برای آزمایش دریافت و پرونده را مخته‌نامه اعلام کرد اما پس از فشار رسانه‌ای و ورود روزنامه گاردین، ام‌جی موافقت کرد که یک آزمایش دقیق‌تر ۴۰ کیلومتری انجام دهد.

در حادثه‌ای نگران‌کننده در بریتانیا، یک دستگاه خودروی برقی MG5 استیشن پس از اتمام شارژ در یک ایستگاه خدمات بزرگراهی، به‌طور کامل از کنترل خارج شد و پس از برخورد با یک خودروی دیگر متوقف شد. این اتفاق که به طرز معجزه‌آسایی تلفات جانی نداشت، سوالات جدی و جدیدی را در مورد ایمنی خودروهای برقی این برند چینی-بریتانیایی مطرح کرده است. ماجرا از جایی شروع شد که مالک خودرو پس از مشاهده یک خطای شارژ، متوجه شد که خودروی او به هیچ‌کدام از دستورات پاسخ نمی‌دهد. او برای حل مشکل با سرویس امداد جاده‌ای تماس گرفت. وقتی امدادگر تلاش کرد خودرو را با قرار



انگلیسی‌ها به ایمنی ام‌جی‌های برقی مشکوک شدند

نعمت‌بخش: تعرفه‌گذاری خودرو نباید در لایحه بودجه تعیین شود

انجمن خودروسازان خواستار بازنگری تعرفه واردات خودروهای بنزینی است



رامن بیات

r.bayat@autoworld.ir

در پی تقدیم لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ به مجلس شورای اسلامی، احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان ایران، طی نامه‌ای خطاب به رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور، نسبت به نحوه تعیین تعرفه خودروهای وارداتی در این لایحه انتقاداتی را مطرح کرده است. در این نامه با اشاره به فرآیند تدوین لایحه بودجه، تأکید شده که تعرفه‌های پیشنهادی خودرو بدون اخذ نظر مشورتی از انجمن‌های تخصصی و دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت تعیین شده است، موضوعی که به استناد مواد ۲ و ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار، مغایر با الزامات قانونی عنوان شده است. به گفته دبیر انجمن خودروسازان، نادیده گرفتن نظر شکل‌های تخصصی در تصمیم‌سازی‌های کلان می‌تواند پیامدهای منفی برای صنعت خودرو به همراه داشته باشد. در بخش دیگری از این مکاتبه آمده است که بر اساس قانون مقررات صادرات و واردات، اختیار تعیین سود بازرگانی و تعرفه وارداتی را کلیه اقلام وارداتی بر عهده دولت قرار دارد و ورود مجلس به این حوزه، محل ابهام و تعجب قلمداد شده است. انجمن خودروسازان این اقدام را مغایر با چارچوب‌های قانونی موجود ارزیابی کرده و بر ضرورت رعایت تقسیم وظایف قانونی میان نهادها تأکید کرده است. احمد نعمت‌بخش در ادامه به تعرفه‌های پیشنهادی برای خودروهای بنزینی و هیبریدی اشاره کرده و تعیین برخی ارقام، از جمله تعرفه ۴۰ درصدی برای خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی را

در سال‌های اخیر، هرگاه سخن از بحران صنعت خودرو به میان می‌آید، نگاه‌ها غالباً به سمت خودروسازان، زبان‌انباشته آن‌ها یا نوسانات بازار معطوف می‌شود. کمتر پیش می‌آید که توجهات به بخش کمتر دیده‌شده اما حیاتی این صنعت، یعنی قطعه‌سازی، جلب شود. حال آن که واقعیت این است که بدون زنجیره قطعه، اساساً تولید خودرو معنا پیدا نمی‌کند. قطعه‌سازان، بی‌سرو صدا و در سکوت، بار اصلی تولید را به دوش می‌کشند؛ اما در معادلات سیاست‌گذاری، اغلب سهمی حداقلی دارند.

صنعت قطعه، ستون فقرات تولید خودرو محسوب می‌شود و بخش عمده‌ای از ارزش افزوده این صنعت در همین حلقه شکل می‌گیرد. با این وجود، فشارهای انباشته ناشی از تصمیمات ناپایدار و سیاست‌های مقطعی، توان این بخش را به تدریج تحلیل برده است. پیامد این روند، دیگر صرفاً یک هشدار صنفی نیست، بلکه به‌وضوح در کاهش تیراژ، افت کیفیت، افزایش هزینه‌ها و شکننده‌شدن زنجیره تأمین قابل مشاهده است؛ وضعیتی که دیر یا زود کل صنعت را درگیر خواهد کرد.

یکی از اصلی‌ترین چالش‌های پیش‌روی قطعه‌سازان، تغییرات مکرر و پیش‌بینی‌ناپذیر مقررات است. قطعه‌سازی صنعتی است که نیاز به ثبات، برنامه‌ریزی و افق روشن دارد. از تأمین مواد اولیه و تجهیزات گرفته تا انعقاد قرارداد و بازگشت سرمایه، همگی وابسته به تصمیمات قابل پیش‌بینی هستند. با این حال، تغییر ناگهانی بخش‌نامه‌های ارزی، گمرکی، مالیاتی و حتی الزامات فنی، عملاً امکان برنامه‌ریزی را از تولیدکننده سلب کرده و فضای فعالیت را به‌شدت ناپایدار کرده است. در چنین شرایطی، بسیاری از بنگاه‌ها به‌جای توسعه، تنها برای بقا تلاش می‌کنند. در کنار این موضوع، بی‌ثباتی ارزی فشار مضاعفی بر



امید محمدی

عضو شورای سردبیری



جناب آقای دکتر پور محمدی
رئیس محترم سازمان برنامه و بودجه

با سلام، پیرو تقدیم لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ دولت محترم به مجلس شورای اسلامی، موارد زیر را در رابطه با تعیین تعرفه‌های خودرو با استحضار می‌رساند:

اولاً- پیشنهاد تعرفه‌های ارائه شده بدون نظر مشورتی دستگاه نظارتی مربوطه (وزارت صمت) و به استناد مواد ۳ و ۴ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار بدون نظر مشورتی این انجمن تعیین گردیده است.

ثانیاً- به استناد قانون مقررات صادرات و واردات تعیین سود بازرگانی کلیه اقلام در اختیار دولت محترم است و جای تعجب است که آن سازمان اختیار دولت را به مجلس شورای اسلامی تفویض نموده است!!!

ثالثاً- تارم پیشنهادی برای تعرفه‌ها، اشتکالات اساسی دارد مثلاً تعرفه خودروهای هیبرید و خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی را چهل درصد تعیین نموده اند!!! که با هیچ معنای سازگاری ندارد.

لذا، خواهشمند است موافقت و دستور فرمایید ابعاد اعلام شده در لایحه بودجه برای تعرفه‌های خودروهای وارداتی از لایحه بودجه حذف تا وزارت صمت یا بهره‌گیری از نظر کارشناسان و انجمن‌های تخصصی بر اساس قانون نسبت بر تعیین سود بازرگانی و ارائه به کمیسیون ماده یک قانون مقررات صادرات و واردات اقدام نماید.

انجمن خودروسازان ایران

فاقد منطق کارشناسی دانسته است، به‌گونه‌ای که به اعتقاد وی، این تعرفه‌ها با واقعیت‌های بازار و سیاست‌های کلان صنعت خودرو هم‌خوانی ندارد. در پایان این نامه، دبیر انجمن خودروسازان ایران خواستار آن شده است که با صدور دستور لازم، وزارت صنعت، معدن و تجارت با استفاده از نظرات کارشناسان و انجمن‌های تخصصی، تعیین سود بازرگانی و تعرفه خودروهای وارداتی را خارج از لایحه بودجه و در چارچوب قانون مقررات صادرات و واردات انجام داده و نتیجه را برای بررسی به کمیسیون ماده یک ارائه کند. رونوشت این نامه برای اطلاع و پیگیری به وزیر صنعت، معدن و تجارت، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران، معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت، مدیر کل دفتر خودرو و نیرو محرکه و مدیران عامل شرکت‌های خودروساز ارسال شده است.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

اومودا ۴، کابین آن است که شرکت آن را کاکبیت سفینه فضایی می نامد. در این فضا یک نمایشگر مرکزی بزرگ، دکمه استارت به سبک کلیدهای جگنده و حتی یک داک شارژ برای کنسول بازی نینتندو سوییچ تعبیه شده است. این جزئیات نشان می دهد اومودا نسل جوان را هدف گرفته است. اگر چه هنوز اطلاعات دقیقی از مشخصات فنی منتشر نشده، اما انتظار می رود اومودا ۴ که قرار است با هر دو گزینه قوای محرکه بنزینی و خودرویی برقی به بازار عرضه شود، روی پلتفرم T1X (مشترک با اومودا ۵) ساخته شده باشد.

برند صادراتی چری یعنی اومودا جدیدترین محصول خود را با نام اومودا ۴ معرفی کرده است. این کراس اوور کامپکت حدود شش ماه پیش با نام اومودا C3 در چین معرفی شد و حالا با طراحی بسیار جسورانه و تهاجمی که بی شباهت به لامبورگینی اوروس نیست، برای رقابت با مدل های پر طرفداری مانند فولکس واگن تی راک و نیسان جوک در بازار اروپا آماده شده است. اومودا ۴ در سید محصولات این برند، پایین تر از مدل های اومودا ۵ (همان فونیکس FX) قرار می گیرد و فلسفه کیفیت پریموم مقرون به صرفه را دنبال می کند. یکی از جذاب ترین بخش های



«اومودا» این بار به سراغ طراحی لامبورگینی «اوروس» رفت



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

قفل شدن بازار خودرو میان قیمت گذاری دستوری، رکود تقاضا و بازگشت دلالی

نسبی داشته باشد. این نگاه سرمایه های به خودرو، حتی در شرایط رکود تقاضای مصرفی نیز از بین نمی رود، زیرا مبنای تصمیم گیری، نه نیاز مصرف کننده بلکه انتظارات تورمی و پیش بینی تحولات آتی است. تا زمانی که بی ثباتی اقتصادی و عدم قطعیت سیاستی ادامه داشته باشد، خودرو همچنان یکی از گزینه های حفظ ارزش سرمایه باقی خواهد ماند.

در صورت تداوم شرایط فعلی، بازار خودرو در ماه های آینده به چه سمتی حرکت خواهد کرد؟

اگر سیاست گذاری ها همچنان بدون اصلاح ساختاری ادامه یابد، بازار خودرو وارد فاز رکود فرسایشی خواهد شد؛ رکودی که با معاملات کم حجم، نوسانات مقطعی قیمت و افزایش فاصله میان قیمت رسمی و بازار آزاد همراه است. در چنین فضایی، بازار مستعد واکنش های هیجانی به اخبار سیاسی، ارزی و بودجه ای خواهد بود، بدون آن که این واکنش ها به بهبود واقعی وضعیت بازار منجر شوند. ادامه این روند، بیش از همه به زیان مصرف کننده واقعی و تولید کننده تمام می شود. مصرف کننده از بازار حذف می شود و تولید کننده نیز با کاهش فروش و فشار مالی مواجه خواهد شد. تنها گروهی که در این شرایط می توانند سود ببرند، بازیگران غیر مصرفی هستند که از بی ثباتی و شکاف های قیمتی تغذیه می کنند. خروج از این چرخه، نیازمند تصمیمات شفاف، پایدار و مبتنی بر منطق اقتصادی است؛ تصمیماتی که بتواند بازار خودرو را از یک بازار سوداگرانه به یک بازار مصرف محور بازگرداند

بازار خودرو را چگونه ارزیابی می کنید؟

تقاضای مصرفی در بازار خودرو به شدت تحت تاثیر فرسایش درآمد خانوارها قرار گرفته است. در سال های اخیر، رشد قیمت خودرو به مراتب سریع تر از رشد درآمد بوده و همین مساله باعث شده خودرو از یک کالای مصرفی به کالایی دور از دسترس برای بخش بزرگی از جامعه تبدیل شود. در چنین شرایطی، بسیاری از خانوارها یا خرید خودرو را به تعویق انداخته اند یا به طور کلی از بازار خارج شده اند. بازگشت تقاضای واقعی تنها در صورتی امکان پذیر است که مجموعه ای از اصلاحات هم زمان اتفاق بیفتد؛ از جمله ثبات در سیاست های اقتصادی، کاهش انتظارات تورمی، واقعی شدن قیمت ها و بهبود نسبی قدرت خرید. بدون این اصلاحات، حتی افزایش عرضه با اجرای طرح های مقطعی فروش نیز نمی تواند به رونق پایدار بازار منجر شود و بازار همچنان در وضعیت رکودی باقی خواهد ماند.

با وجود رکود، چرا خودرو همچنان برای بخشی از سرمایه های سرگردان جذاب است و نقش «پناهگاه نیمه امن سرمایه» را حفظ کرده است؟

خودرو به دلیل ماهیت فیزیکی، محدودیت نسبی عرضه و قابلیت نگهداری، همچنان برای بخشی از سرمایه های سوداگرانه جذاب است. در شرایطی که بازارهای مالی، ارز و طلا با نوسانات شدید و ریسک های سیاستی مواجه اند، برخی سرمایه گذاران ترجیح می دهند دارایی خود را به کالایی تبدیل کنند که امکان نگهداری و نقدشوندگی



باشند. در بازار خودرو، کنترل قیمت بدون توجه به نرخ ارز، تورم، هزینه تامین مواد اولیه و محدودیت های تولید، عملاً به یک سیاست غیر واقع بینانه تبدیل شده است. این نوع مداخله، به جای کاهش التهاب، سطح نااطمینانی را افزایش می دهد. افزایش نااطمینانی دقیقاً همان فضایی است که دلالتان در آن فعال تر می شوند. هر چه تصمیمات سیاست گزار غیر شفاف تر، مقطعی تر و متغیر تر باشد، پیش بینی پذیری بازار برای مصرف کننده واقعی کاهش می یابد، امدا در مقابل، بازیگران سوداگر با تحلیل سناریوهای احتمالی، رفتار پیش دستانه تری از خود نشان می دهند. به این ترتیب، سیاستی که با هدف کنترل بازار طراحی شده، در عمل به ابزار تقویت دلالی تبدیل می شود

با توجه به کاهش قدرت خرید و افزایش هزینه های معیشتی، آینده تقاضای مصرفی در

در شرایطی که بازار با رکود تقاضا مواجه است، تداوم قیمت گذاری دستوری چه اثری بر رفتار بازیگران بازار گذاشته و چرا این سیاست حتی در رکود هم مانع فعالیت دلالتان نشده است؟

قیمت گذاری دستوری در عمل باعث شده بازار خودرو از منطق اقتصادی خود فاصله بگیرد و به یک بازار چندرخی تبدیل شود؛ بازاری که در آن قیمت رسمی، نه بازتاب دهنده هزینه تولید است و نه با سطح درآمد و قدرت خرید جامعه همخوانی دارد. همین عدم تطابق، زمینه ایجاد رانت و فرصت های سوداگرانه را فراهم می کند؛ فرصتی که حتی در شرایط رکودی نیز از بین نمی رود. در واقع، رکود تقاضای مصرفی به معنای از بین رفتن انگیزه دلالی نیست، زیرا سود دلالتان الزاماً از حجم بالایی معاملات نمی آید، بلکه از اختلاف قیمت میان کارخانه و بازار آزاد حاصل می شود. تا زمانی که این شکاف وجود دارد، بازار برای بازیگران غیر مصرفی جذاب باقی می ماند و مصرف کننده واقعی، عملاً از چرخه معاملات کنار گذاشته می شود. نتیجه این روند، قفل شدن بازار در وضعیتی است که نه امکان کاهش پایدار قیمت وجود دارد و نه شرایط برای رونق سالم فراهم می شود.

آیا می توان گفت سیاست های کنترلی دولت، به جای مهار نوسانات، ناخواسته به تقویت رفتارهای سوداگرانه منجر شده اند؟

سیاست های کنترلی زمانی می توانند نقش تنظیم گر داشته باشند که با متغیرهای کلان اقتصادی هم راستا



بازار خودرو در شرایطی قرار گرفته که از منظر اقتصادی نشانه های آشکاری از شکل گیری یک «رکود قفل شده» را بروز می دهد؛ رکودی که نه به کاهش معنادار قیمت ها انجامیده و نه امکان خروج از فضای بی اعتمادی و بی اتکلیفی را برای فعالان و مصرف کنندگان فراهم کرده است. داریوش بدیعی ثابت، کارشناس اقتصادی، در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به افت محسوس قدرت خرید خانوارها و کاهش معاملات مصرفی در ماه های اخیر، گفت: «ادامه شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار آزاد باعث شده حتی در شرایط رکودی نیز بازیگران غیر مصرفی و دلالتان نقش پررنگی در بازار داشته باشند و تقاضای واقعی عملاً به حاشیه رانده شود.» وی افزود: «سیاست های کنترلی و قیمت گذاری دستوری نه تنها به تعادل بازار منجر نشده اند، بلکه با ارسال سیگنال های نادرست و افزایش نااطمینانی نسبت به آینده سیاست های ارزی، وارداتی و قیمت گذاری، مسیر فعالیت سوداگرانه را هموار کرده اند و بازار خودرو را در وضعیتی فرسایشی، کم تحرک و قفل شده نگه داشته اند؛ وضعیتی که در صورت تداوم، بیش از همه به زیان مصرف کنندگان و تولید کنندگان تمام خواهد شد.»





شخصیت دارای کپی‌رایت است، از ساخت هر گونه نمونه مشابه جلوگیری کند اما در اوایل سال جاری میلادی، دادگاه استیناف حوزه نهم ایالات متحده رأی داد که الینور یک وسیله صحنه است و نه یک شخصیت قابل ثبت. این حکم راه را برای بازآفرینی‌های رسمی و مجاز مانند پروژه جدید سینما ماسل هموار کرد. پروژه جدید که «الینور: سرعت دوباره» نام دارد، بر پایه یک فورد موستانگ قست‌بک ۱۹۶۷ ساخته می‌شود اما تحول آن فراتر از ظاهر است. در حالی که تیم سازنده به تمام جزئیات ظاهری نسخه سینمایی مثل رنگ آمیزی، طراحی کاپوت و چراغ‌ها وفادار مانده، این خودروها از به‌روزرسانی‌های فنی مدرن نیز بهره‌مند خواهند شد تا برای نسل جدید علاقه‌مندان جذابیت بیشتری داشته باشند.

«موستانگ جی‌تی ۵۰۰ الینور، ستاره فیلم «سرقت در ۶۰ ثانیه»، پس از یک ربع قرن دوباره به صحنه بازمی‌گردد. به مناسبت بیست‌وپنجمین سالگرد اکران این فیلم اکشن محبوب، شرکت سینما ماسل اعلام کرده که تنها ۲۵ دستگاه از این فورد موستانگ شلیبی GT500 مدل ۱۹۶۷ را به‌صورت رسمی بازآفرینی خواهد کرد. این خودروی کلکسیونی توسط همان تیمی ساخته می‌شود که ۱۱ دستگاه اصلی را برای فیلم ۲۵ سال پیش آماده کرده بودند و قرار است به‌زودی در رویداد معتبر کنکورس لاس‌وگاس رونمایی شود. بازگشت این اسطوره پس از سال‌ها کشمکش حقوقی ممکن شده است. دنیس هالیکی مالک حقوق معنوی فیلم اصلی سرعت در ۶۰ ثانیه محصول ۱۹۷۴، دهه‌ها تلاش می‌کرد تا با استاندارد به این که الینور یک

بازیگر اصلی فیلم «سرقت در ۶۰ ثانیه» باز تولید شد



خودرو هیبریدی ایران خودرو به بازار می‌آید؛

چرا بازار خودروهای هیبرید در هر منطقه از جهان رشد می‌کند؟



«انتشار رسمی کاتالوگ محصول مشترک گروه صنعتی ایران خودرو و گروه بهمن با نام «اینووی» پرده از نخستین ثمره این همکاری برداشته شده است. اینووی یک سدان کلاس C با پیش‌ران «فول هیبرید» (HEV) است.

رشد بازار خودروهای هیبریدی در جهان یک پدیده منطقه‌ای نیست، بلکه ناشی از هم‌افزایی سیاست‌گذاری، اقتصاد انرژی، نیاز مصرف‌کننده و ظرفیت صنعت خودرو در مناطق مختلف است. اما شدت و چرایی این رشد از یک منطقه به منطقه دیگر متفاوت است. صنعت خودروی ایران نیز در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی از جمله ناترازی بنزین و نیاز مبرم به نوسازی ناوگان با محصولات کم‌مصرف مواجه بوده است. در این میان، خبر همکاری دو غول خودروسازی کشور، یعنی گروه صنعتی ایران خودرو و گروه بهمن، تحت یک اتحاد استراتژیک، موجی از کنج‌گویی را در محافل خبری ایجاد کرد. اکنون با انتشار رسمی کاتالوگ محصول مشترک این دو شرکت با نام «اینووی» (Envoiy)، پرده از نخستین ثمره این همکاری برداشته شده است. اینووی یک سدان کلاس C با پیش‌ران «فول هیبرید» (HEV) است.

چنان‌که داده‌های بازار جهانی نشان می‌دهد سهم آسیا-اقیانوسیه بیش از ۴۱ درصد از بازار جهانی است، اروپا سریع‌ترین نرخ رشد را دارد و آمریکای شمالی نیز از مشوق‌های قوی برخوردار است.

آمریکای شمالی: مشوق‌های مالی و مقررات خودرویی

در آمریکای شمالی، به‌ویژه ایالات متحده، رشد بازار هیبریدها با ترکیبی از سیاست‌های تشویقی، استانداردهای مصرف سوخت و هزینه سوخت مدیریت می‌شود:

دولت ایالات متحده از طریق کزیدیت‌های مالیاتی قابل توجه (تا حدود ۷۵۰۰ دلار) مصرف‌کنندگان را به خرید خودروهای هیبرید و پلاگین هیبرید تشویق می‌کند. استانداردهای سخت‌گیرانه مصرف سوخت و انتشار CO2 موجب شده خودروسازان به‌جای اتکا صرف بر موتورهای بنزینی به هیبریدها روی بیاورند تا بتوانند میانگین سید انتشار خود را پایین نگه دارند.

افزایش قیمت سوخت و نوسان‌های آن باعث شده مصرف‌کنندگان خودروهای بهینه‌تر هیبریدی را ترجیح دهند.

در نتیجه اجرای این سیاست‌ها، آمریکای شمالی سهم بالایی (بیش از ۳۴ درصد) از بازار جهانی هیبریدها را در اختیار دارد و فروش آن‌ها به‌خصوص در بخش خودروهای شاسی بلند (Sport Utility Vehicles (SUV و خودروهای خانوادگی (SUV)های شهری و کراس‌اورهای هیبریدی) رشد مستمری را نشان می‌دهد.

اروپا: سیاست‌های سختگیرانه زیست‌محیطی و فشار هزینه‌ای

اروپایی‌ها سریع‌ترین بازارهای رشد در حوزه خودروهای هیبریدی است و دلایل این رشد در درجه اول به سیاست‌های زیست‌محیطی بازمی‌گردد:

استانداردهای Euro ۶ و اهداف کاهش انتشار تا سال

۲۰۳۰ شرکت‌ها را مجبور می‌کند مدل‌های هیبریدی بیشتری را وارد سبد خود کنند.

طرح‌های تشویقی برای خرید هیبرید (نرخ مالیات کمتر، تخفیف‌های شهری) و محدودیت ورود خودروهای آلایند به مراکز شهری، جذابیت هیبریدها را برای مصرف‌کننده افزایش داده‌اند.

هزینه بالای سوخت و دغدغه مصرف‌کننده نسبت به برد مسافت رانندگی و هزینه عملیاتی نسبت به خودروهای تمام‌برقی باعث می‌شود هیبرید به‌عنوان راه‌حل میانی مطلوب باشد—نه خیلی وابسته به شارژ و نه به‌هزینه مانند خودروهای برقی با BEV.

این عوامل موجب شده در بسیاری از کشورهای اروپایی هیبریدها سهم قابل‌توجهی از فروش جدید را به خود اختصاص دهند و همچنان در حال رشد باشند.

آسیا-اقیانوسیه: تولید، سیاست‌های محلی و اقتصادی

در این منطقه، ترکیب تقاضای مصرف‌کننده و سیاست‌های صنعتی موجب شده سهم بازار هیبریدها بیش از سایر مناطق باشد:

چین و ژاپن با ظرفیت تولید بالا و مقررات جدید «خودروهای انرژی نو» سهم قابل‌توجهی از هیبریدها در بازار داخلی و صادرات دارند.

چین فروش هیبریدها با نرخ‌های سالانه بالا افزایش یافته است، طبق گزارشی که توسط ResearchAndMarkets.com منتشر شده، انتظار می‌رود که خودروهای هیبریدی (پلاگین هیبرید و هیبرید گسترده) در چین در سال ۲۰۲۵ حدود ۴۰٪ از کل فروش خودروهای پلاگین و هیبرید گسترده در چین را تشکیل دهند. این سهم نسبت به سال‌های گذشته رشد چشمگیری را نشان می‌دهد، به‌ویژه این که فروش پلاگین هیبریدهای سبک در سال ۲۰۲۳ نسبت به سال قبل ۸۵٪ افزایش یافته بود. در سال ۲۰۲۳ بیش از ۷۵۴ میلیون خودروی پلاگین-هیبرید گسترده در چین فروخته شد که رشد سالانه ۸۵٫۵٪ نسبت به سال پیش از آن داشت. روندی

که از پنج فصل متوالی رشد بیشتر، نسبت به خودروهای تمام‌برقی حکایت دارد.

ژاپن با پیشینه قوی در فناوری هیبرید، مصرف‌کننده داخلی بالایی دارد و خودروسازان این کشور همچنان مدل‌های هیبریدی متنوع و رقابتی تولید می‌کنند. در ژاپن، خودروهای هیبریدی همچنان بخش غالب بازار خودروی سواری را تشکیل می‌دهند: سهم مدل‌های هیبرید (HEV) از ثبت‌نام خودروهای جدید از حدود ۲۱٫۷٪ در سال ۲۰۱۹ به ۳۵٫۶٪ در سال ۲۰۲۴ افزایش یافته و در نیمه اول ۲۰۲۵ حدود ۳۳٫۸٪ از بازار فروش خودروها را شامل می‌شدند که نشان‌دهنده یک روند رشد و تثبیت قوی حضور هیبریدها در بازار داخلی است. این رشد عمدتاً به‌دلیل فناوری پیشرفته، طیف گسترده مدل‌ها و مزیت‌های اقتصادی هیبریدها نسبت به خودروهای تمام‌برقی در بازار ژاپن است.

کشورهای آسیای جنوب‌شرقی در تلاش‌اند با توسعه خطوط تولید هیبریدی، به یک پل تکنولوژیک از خودروهای بنزینی به سمت الکتریکی تبدیل شوند، به‌خصوص در شرایطی که زیرساخت‌های شارژ گسترده هنوز کامل نشده‌اند.

نگاهی به بازارهای جهانی

به این ترتیب، منطقه آسیا-اقیانوسیه نه‌فقط مصرف‌کننده بزرگ هیبریدهاست، بلکه به‌عنوان تولیدکننده کلیدی نیز عمل می‌کند.

رشد بازار خودروهای هیبرید در هر منطقه به ترکیبی از محرک‌های خاص منطقه‌ای بازمی‌گردد:

۱. آمریکای شمالی: تشویق مالیاتی، استانداردهای سخت انتشار و نوسان قیمت سوخت باعث افزایش تقاضا شده‌اند

۲. اروپا: قوانین زیست‌محیطی سخت، مشوق‌های شهری و الگوهای مصرفی که به‌دنبال کاهش هزینه و آلایندگی هستند، رشد هیبرید را تسریع کرده‌اند.

۳. آسیا-اقیانوسیه: ظرفیت تولید بالا، سیاست‌های مشوق محلی و تقاضای رو به رشد مصرف‌کننده، منطقه را به محور اصلی بازار جهانی هیبرید تبدیل کرده‌اند.

نگاه View



رضا موسایی
کارشناس حوزه صنعت

خودروهای برقی ابزار قدرت اقتصادی آینده هستند

در حال حاضر، تحولات صنعتی و محیط‌زیستی دیگر صرفاً موضوع فنی نیست و موضوع خودروهای برقی نمونه‌ای روشن از همپوشانی فناوری و ژئوپلیتیک هستند که در این صنعت، دولت‌ها نه فقط شرکت‌ها بلکه توانایی‌های استراتژیک و نفوذ بین‌المللی خود را مورد سنجش قرار می‌دهند. خوشبختانه همکاری ایران و چین در حوزه خودروهای برقی در حال گسترش است و ایران با منابع معدنی و ظرفیت تولید بالقوه و چین با فناوری پیشرفته، می‌توانند یک هم‌افزایی راهبردی ایجاد کنند که امنیت زنجیره تامین، توسعه زیرساخت‌ها و تقویت جایگاه جهانی هر دو کشور را به دنبال دارد و در طرف مقابل این موضوع برای ایران نیز در حوزه زیست محیطی به خصوص در زمینه کاهش آلودگی هوا، توصیه می‌شود.

این درحالی‌است که ایران طی یک دهه اخیر با یکی از شدیدترین فشارهای خارجی تاریخ خود روبه‌رو شد.

خروج یکجانبه آمریکا از برجام و بازگشت تحریم‌های حداکثری، نه‌تنها تجارت خارجی، بلکه صنایع کلیدی کشور را دچار بحران کرد. صنعت خودرو، که سال‌ها بر همکاری با شرکت‌های اروپایی استوار بود، به‌طور ناگهانی با خروج بازیگران اصلی خود مواجه شد. این خروج، زنجیره تامین را از هم گسست، تولید را کاهش داد و بازار را در وضعیتی بلا تکلیف رها کرد، اما در دل این بحران، فرصتی نیز نهفته بود. خلأ ایجادشده در بازار ایران، میدان را برای ورود گسترده‌تر شرکت‌های چینی فراهم کرد. آن‌ها که پیش‌تر حضوری محدود داشتند، به‌تدریج به بازیگران اصلی تبدیل شدند. همکاری‌ها ابتدا در قالب واردات یا مونتاژ ساده شکل گرفت، اما به‌مرور به سمت سرمایه‌گذاری مشترک و بومی‌سازی حرکت کرد. صنعت خودروی ایران، ناخواسته اما اجتناب‌ناپذیر، مسیر خود را از غرب به شرق تغییر داد.

چین امروز بزرگ‌ترین خودروساز در حوزه خودروهای برقی در جهان است و ادامه همکاری ایران و چین به خصوص در زمینه همکاری‌ها در صنعت خودروسازی، بیش از آن که داوطلبانه باشد، محصول فشارهای مشترک به دو کشور بود و ایران با سیاست «نگاه به شرق» توانست حرکت صنعتی خود را حفظ کند و چین نیز با راهبرد «گردش دو گانه» وابستگی به غرب را کاهش داده است. همکاری ایران و چین در خودروهای برقی نمونه‌ای از همگرایی مبتنی بر منافع مشترک و اعتماد استراتژیک است و این مشارکت نه تنها فرصت اقتصادی و صنعتی ایجاد می‌کند، بلکه می‌تواند به توسعه ساختار قدرت اقتصادی منجر شود.

هیبریدی است و بر اساس گزارش ارائه شده، خط تولید خودروهای هیبریدی با همکاری گروه بهمن شکل گرفته و به‌زودی شاهد بهره‌برداری رسمی از این خطوط با حضور رئیس‌جمهور و مقامات عالی‌رتبه خواهیم بود. با کم‌مهر با اشاره به اقدامات انجام‌شده در حوزه خدمات پس از فروش، گفت: «در زمینه گارانتی خودروها نیز گام‌های مثبتی برداشته شده است؛ مدت گارانتی که پیش از این دو سال بود اکنون به سه سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر افزایش یافته که اقدامی بسیار ارزشمند است و نیاز است این اقدامات مثبت حتماً به اطلاع مردم برسد.»

ایکوپرس- شماری از نمایندگان مجلس شورای اسلامی در کمیسیون بهداشت و درمان، از خطوط تولید ایران خودرو بازدید کرده و ضمن تحسین توسعه خودروهای هیبریدی، خواستار ادامه این روند شدند.

در حاشیه این بازدید، سیدمحمد پاک‌مهر، نایب رئیس کمیسیون بهداشت و درمان مجلس شورای اسلامی با اشاره به گزارش ارائه شده توسط مدیرعامل ایران خودرو گفت: «در بازدید میدانی امروز و گزارشی که از سوی عادل پیرمحمدی، مدیرعامل ایران خودرو و معاونان ایشان ارائه شد، مشخص شد که خوشبختانه خودروهای تولیدی

معضل آلودگی هوا ناشی از کیفیت سوخت است



ایران خودرو عمدتاً دارای استانداردهای آلایندگی یورو پنج هستند و الزامات لازم را دارند؛ بنابراین اگر چالش‌هایی در حوزه آلودگی هوا وجود دارد، بخش عمده آن به کیفیت سوخت بازمی‌گردد که باید استانداردهای لازم را کسب کند.» به گزارش خبرگزاری خانه ملت، وی با اشاره به عملکرد مدیریت جدید ایران خودرو، افزود: «جای خرسندی است که مدیریت جدید ایران خودرو اقدامات موثری در راستای ارتقای کیفیت تولید انجام داده است و بر

ایتالیایی‌ها میزبان خط بازتولید «رنجروور» کلاسیک شدند



«یک شرکت نوپای ایتالیایی به نام وینیل (Vinile)، در مارانلو، همان شهر مشهور مقر فراری، دست به کار بزرگی زده و رنجروور کلاسیک، شاسی بلند نمادین دهه ۱۹۷۰ را با رویکردی مدرن و هنرمندانه بازآفرینی کرده است. این پروژه آن قدر خاص و انحصاری است که تنها ۱۵ دستگاه از آن ساخته خواهد شد و قیمت پایه آن از برخی سوپراسپرت‌های جدید نیز فراتر می‌رود. اولین نمونه ساخته شده با رنگ سبز متالیک و سقف مشکی برآق، سپرهای باریک تر و پنل‌های بدنه دست‌ساز، ظاهری بی‌نقص و یکدست دارد. چراغ‌های جلوی LED با همان طراحی گرد کلاسیک، جلو پنجره سه‌بعدی و یک قطعه تزئینی از چوب صنوبر سفید در قسمت عقب، امضای

هنر ایتالیایی را بر این پیکره برتانیایی حک کرده‌اند. اما اوج این دگرگونی در کابین رخ می‌دهد. فضای داخلی، سادگی مدل کلاسیک را کنار گذاشته و به یک سالن پذیرایی مدرن و لوکس تبدیل شده است. بیش از ۴۵ مترمربع جرم‌اعلای شرکت بکستر با رنگ خاکی، تمام فضا را پوشانده و قطعاتی از چوب صنوبر سفید که با بلوک‌های یکپارچه تراشیده شده‌اند، روی داشبورد و پنل درها خودنمایی می‌کنند. یک نمایشگر لمسی ۱۰.۱ اینچی با پشتیبانی از اپل کاربلی و اندروید اتو، وظیفه سرگرمی را بر عهده دارد و سیستم صوتی قدرتمند با سه آمپلی‌فایر، ۱۰ بلندگوی فوکل و دو ساب‌ووفر، تجربه‌ای بی‌نظیر را تضمین می‌کند.

ویژه‌ها

تاکنون اجرای سیاست واردات خودرو شکست خورده است



«احمد فاطمی نماینده مردم بابل در مجلس گفت: «متأسفانه به‌رغم اهداف قانونگذاران تاکنون اجرای واردات خودرو شکست خورده است و نتوانست بازار را کنترل کند و این در حالی است که هدف از واردات خودرو این بود که بازار را رقابتی کنیم و قیمت‌ها کاهش پیدا کند، اما چون واردات قطره‌چکانی بوده، نسبت به واردات خودروهای اقتصادی موردنظر اقدام نشده و در این زمینه به هدف دست پیدا نکرده‌ایم.» وی افزود: «این درحالی است که اگر واردات خودرو به صورت درست و صحیح انجام شود، فضای رقابت‌پذیری را در حوزه تولید خودرو ایجاد می‌کند و با این روش کیفیت خودروهای داخلی نیز ارتقا می‌یابد.»

دیگه چه خبر؟

تاثیر نوسانات نرخ ارز بر بازار خودرو



«عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران عنوان کرد: «اگر روند رشد نرخ ارز و تورم کماکان ادامه داشته باشد مصرف‌کننده قادر به خرید خودرو با قیمت‌های فعلی نبوده و تقاضا برای خودرو به شدت افت پیدا خواهد کرد.» عباس آرگون درباره تاثیر نوسانات نرخ ارز بر بازار خودرو و رفتار مصرف‌کنندگان اظهار داشت: «به هر حال چشم‌نرخ ارز ارتباط مستقیمی با افزایش قیمت خودرو در بازار و کاهش قدرت مصرف‌کننده دارد، به خصوص که همه مصرف‌کنندگان قادر به خرید خودرو با قیمت کارخانه‌ای نیستند و ناچارند خودرو را با قیمت بالاتری از بازار آزاد خریداری کنند.»

تونیتر!

شرایط اقتصادی کشور قیمت خودرو را افزایش داده است



«رضا علیزاده رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «هم‌اکنون برای تعیین قیمت‌های یک ضوابط و آیین‌نامه‌ای وجود دارد که باید اجرا شود تا هم حق مصرف‌کنندگان و هم تولیدکنندگان تضمین نشود.» وی افزود: «قطعا اگر خودروسازی‌ها تعطیل شوند آسیب ناشی از آن به مردم وارد خواهد شد چرا که چند میلیون نفر که درگیر زنجیره تولید قطعات و خودرو هستند از نظر شغلی دچار مشکل می‌شوند. شرایط اقتصادی کشور قیمت تمام کالاهارا تحت تاثیر قرار می‌دهد و خودرو نیز از این قاعده مستثنی نیست، اما باید توجه داشت که سهام خودروسازی‌ها متعلق به مردم است و زیان‌انباشته آن‌ها قطعا زندگی مردم را تحت تاثیر قرار می‌دهد.»

در سایه رشد ۶۰ درصدی محقق شد؛

درآمد ۳۰ همتی ایران خودرو دیزل در ۹ ماه نخست سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«ایران خودرو دیزل در مدت ۹ ماهه نخست سال جاری به درآمد بیش از ۳۰ همتی دست یافت، رقمی که در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته رشد قابل توجه ۶۰ درصدی درآمدهای عملیاتی را نشان می‌دهد. این افزایش بیابکر بهبود شرایط فروش، افزایش حجم عرضه محصولات و پاسخ‌گویی بهتر به تقاضای بازار خودروهای سنگین است، بازاری که به‌طور مستقیم با بخش‌های حمل‌ونقل، لجستیک و فعالیت‌های عمرانی کشور در ارتباط است. همچنین، داده‌های منتشرشده در سامانه کدال حاکی از آن است که ایران خودرو دیزل در آذرماه موفق به شناسایی درآمدی معادل ۵۵۸۱ میلیارد تومان شده که نسبت به ماه قبل افزایش ۳۰۱ میلیارد تومانی را ثبت کرده است. ترکیب درآمدهای آذرماه نشان می‌دهد فروش کامیون‌های سنگین همچنان محور اصلی درآمدزایی شرکت محسوب می‌شود، به‌طوری که حدود ۴۵۹۶ میلیارد تومان از درآمد این ماه از محل فروش این محصول به دست آمده است. در کنار آن، فروش ون و پیکاپ نیز با ثبت درآمد ۶۷۷ میلیارد تومانی، نقش مکملی در تقویت جریان درآمدی شرکت ایفا کرده و به تنوع سبد محصولات کمک کرده است. از سویی، سرمایه ثبت‌شده ایران خودرو دیزل به حدود ۱۱ هزار و ۱۶۰ میلیارد تومان رسیده است، رقمی که مقیاس بالای عملیات و ظرفیت تولیدی

این شرکت را نشان می‌دهد. افزایش درآمدهای عملیاتی ایران خودرو دیزل می‌تواند انعطاف‌پذیری مالی شرکت را در مواجهه با نوسانات اقتصادی افزایش دهد. در شرایطی که هزینه‌های تولید، نرخ ارز و بهای قطعات وارداتی با عدم قطعیت همراه است، تقویت درآمد به شرکت این امکان را می‌دهد که سیاست‌های تامین و تولید خود را با ثبات بیشتری مدیریت کند و از توقف یا کاهش ظرفیت تولید جلوگیری شود. این موضوع به‌ویژه در بخش خودروهای سنگین که وابستگی بالایی به برنامه‌ریزی بلندمدت دارد، اهمیت مضاعفی پیدا می‌کند. از سوی دیگر، بهبود عملکرد درآمدی می‌تواند موقعیت ایران خودرو دیزل را در بازار خودروهای تجاری داخلی و حتی منطقه‌ای تقویت کند. افزایش توان مالی، امکان حضور فعال‌تر در پروژه‌های بزرگ حمل‌ونقلی، نوسازی ناوگان و قراردادهای عمده را فراهم می‌سازد و قدرت رقابت شرکت را در برابر سایر تولیدکنندگان افزایش می‌دهد. در چنین شرایطی، ایران خودرو دیزل می‌تواند با اتکا به سبد محصولات خود، نقش پررنگ‌تری در تامین نیازهای لجستیک کشور ایفا کند و سهم بازار خود

را در میان فعالان این صنعت گسترش دهد. این درحالی است که رشد درآمد برای ایران خودرو دیزل مزایای متعددی به همراه دارد. افزایش فروش موجب تقویت جریان نقدی شرکت شده و امکان تامین بهتر سرمایه در گردش، مدیریت موثرتر هزینه‌ها و کاهش فشارهای مالی را فراهم می‌کند. این موضوع می‌تواند به تسریع در تسویه بدهی‌ها، بهبود روابط با زنجیره تامین و افزایش پایداری تولید منجر شود. همچنین، رشد درآمدی زمینه لازم برای سرمایه‌گذاری در توسعه محصولات جدید، به‌روزرسانی خطوط تولید و ارتقای کیفیت خودروهای تجاری را تقویت می‌کند. از منظر بازار سرمایه نیز، ثبت رشد پایدار درآمد و بهبود عملکرد عملیاتی، چشم‌انداز مثبتی برای سهامداران ترسیم می‌کند و می‌تواند بر ارزیابی ارزش شرکت و اعتماد سرمایه‌گذاران اثرگذار باشد. در مجموع، گزارش عملکرد آذرماه و رشد ۹ ماهه ایران خودرو دیزل نشان می‌دهد این شرکت در مسیر تثبیت و تقویت جایگاه خود در صنعت خودروهای سنگین قرار گرفته و در صورت تداوم این روند، می‌تواند نتایج مالی مطلوب‌تری را تا پایان سال مالی رقم بزند.

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت «فنر سازی خاور»

میزان رشد درآمد ۹ ماهه

میزان درآمد ۹ ماهه

میلیارد تومان

591

شرکت فنر سازی خاور در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۵۹۱ میلیارد تومان درآمد شده است.

میزان درآمد ۹ ماهه

میلیارد تومان

91



KHAVAR SPRING Mfg.co

چپ تلند؟

عوامل اصلی رشد قیمت خودرو در بازار

«شتاب گرفتن تورم در ماه‌های پایانی پاییز، هم‌زمان با افزایش نرخ ارز و رشد پر قدرت قیمت‌ها در بازارهای موزی مانند طلا و ارز، فضای بازار خودرو را نیز تحت تاثیر قرار داد. در چنین شرایطی، خودرو بار دیگر از یک کالای مصرفی فاصله گرفت و در نگاه بخشی از جامعه به ابزاری برای حفظ ارزش سرمایه تبدیل شده، موضوعی که به نوسان شدید قیمت‌ها و افزایش بهای اغلب محصولات خودرویی انجامید.

چرا؟

ترمز رشد قیمت‌ها چگونه کشیده می‌شود؟

«تحلیلگران صنعت و بازار خودرو بر این نکته تاکید دارند که در صورت افزایش عرضه، کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری، تسهیل فرآیند واردات و شکل‌گیری رقابت واقعی میان تولیدکنندگان، بازار خودرو می‌تواند به نقطه تعادل برسد؛ وضعیتی که در آن هم تولیدکننده از ثبات و امکان برنامه‌ریزی بر خوردار می‌شود و هم مصرف‌کننده واقعی با قیمت‌های منطقی‌تری مواجه خواهد شد.

برای چپ؟

آزموده را آزمودن خطاست

«مرور تجربه سال‌های گذشته نیز حاکی از آن است که اعمال سیاست‌های سختگیرانه و دستوری علیه خودروسازان، در بسیاری موارد به نتیجه مطلوب نرسیده است. این سیاست‌ها نه تنها به بهبود وضعیت مصرف‌کننده منجر نشده، بلکه با کاهش انگیزه تولید، افزایش فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد و ایجاد رانت برای واسطه‌ها همراه بوده است.

دنده يك

First gear

افزایش نرخ ارز به دلیل رکود هنوز به قیمت لوازم یدکی منتقل نشده است
«حاضر جواب: لوازم یدکی فعلا در حالت «تفکر عمیق» به سر می‌برد. نرخ ارز بالا رفته، اما پیچ و مهره‌ها تصمیم گرفته‌اند کمی صبر کنند، شاید دلار خودش خجالت بکشد و پایین بیاید. فروشنده‌ها هم با لیخند می‌گویند: «گرون میشه، ولی نه الان! بنذار اول بازار از رکود در بیاد، بعد با هم گرون می‌شیم!» فعلا لنت ترمز با دلار قهر نیست، فقط کمی اخمو شده و قیمتش را نگه داشته تا ببیند اوضاع به کدام سمت می‌رود.

افزایش ۸۷ درصدی صادرات خودروهای برقی چین
«حاضر جواب: چین انگار تصمیم گرفته برق را هم صادر کند، منتها در قالب خودرو. عدد ۸۷ درصد آن قدر بزرگ است که حتی ماشین حساب‌ها هم اولش قبول نمی‌کنند. خودروهای برقی چینی با سرعتی حرکت می‌کنند که اگر چراغ سبز دیر شود، خودشان برای چراغ سبز برق تولید می‌کنند. این طرف دنیا هنوز دنبال پریز پارکینگ هستیم، آن طرف دنیا خودرو را می‌فرستند قاره دیگر و می‌گویند: «باتریش پر است، نگران نباشید.»

BYD با جهشی تاریخی تسلا را پشت سر گذاشت
«حاضر جواب: تسلا یک لحظه آینه بغلش را نگه کرد، دید BYD با فلش روشن سبقت گرفت. رقابت آن قدر جدی شده که احتمالا خودروها خودشان دارند برای آینده برنامه‌ریزی می‌کنند. BYD با اعتمادبه‌نفس می‌گوید: «من فقط باتری نیستم، سبک زندگی‌ام!» و تسلا هم احتمالا زیر لب گفته: «باشه، ولی شارژر تو رده من!» رقابت جذاب است؛ بدون بوق، بدون دعوا، فقط با عدد و نمودار.

خودروی اقتصادی با تعرفه‌های جدید از بازار حذف می‌شود
«حاضر جواب: خودروی اقتصادی تصمیم گرفته استسفا بدهد. گفته: «من با این تعرفه‌ها دیگه اقتصادی نیستم، اسمم عوض میشه میشم خودروی خاطره‌انگیز!» مشتری هم وقتی قیمت را می‌بیند، می‌گوید: «این که اقتصادی نیست، این سرمایه‌گذاری بلندمدته!» در نهایت خودروی اقتصادی با احترام از بازار خداحافظی می‌کند و قول می‌دهد هر وقت شرایط بهتر شد، دوباره بر گردد؛ شاید با نام مستعار.

معرفی نسل جدید کامیون‌های هیبریدی «فوتون»
«حاضر جواب: کامیون‌های هیبریدی آمده‌اند تا ثابت کنند حتی تریلی هم می‌تواند به محیط زیست فکر کند. فوتون با وقار می‌گوید: «من هم بار می‌برم، هم کمتر دود می‌کنم.» راننده‌ها هم خوشحال‌اند که کامیون‌شان هم گاز می‌خورد هم برق، بسته به حال‌وهوایش. اگر سربالایی باشد، بنزینی؛ اگر سربایینی باشد، برقی؛ اگر ترافیک باشد، صبر ایوبی!

ثبات نسبی قیمت هیبریدی‌های وارداتی در سایه ارز متلاطم

«حاضر جواب: در بازاری که همه چیز می‌لرزد، هیبریدی‌ها ایستاده‌اند و می‌گویند: «ما فعلا نایتیم، لطفا تکلمان ندهید.» ارز بالا می‌رود، پایین می‌آید، اما هیبریدی‌ها انگار روی حالت «کروز کنترل قیمتی» تنظیم شده‌اند. خریدار هم با تعجب می‌پرسد: «یعنی واقعا گرون نشد؟» فروشنده پاسخ می‌دهد: «نشده... فعلا.» و همین «فعلا» از هزار نمودار اقتصادی مهم‌تر است.

طرح حمل‌ونقل عمومی پاک با چه چالش‌هایی مواجه است؟
«حاضر جواب: حمل‌ونقل پاک تصمیم گرفته تمیز باشد، اما مسیرش کمی شلوغ است. اتوبوس برقی می‌خواهد بیاید، اما می‌پرسد: «پرئز کجاست؟» برنامه‌ریز می‌گوید: «در دست اقدام» شهروند می‌گوید: «من عجله دارم.» و نتیجه این می‌شود که همه موافق‌اند، فقط هنوز زمان‌بندی با واقعیت دوست نشده است. پاک بودن خوب است، فقط باید به موقع هم برسد.



است. بخش اول، یک مشوق نقدی ۳ هزار و ۵۰۰ دلاری است که البته تنها به مشتریانی تعلق می‌گیرد که خودرو را به‌صورت لیزینگ تهیه کنند. بخش دوم هم یک جایزه ۲ دلاری است که به هر کسی که مالک شورولت کامارو، دوج چارجر یا دوج چلنجر مدل ۱۹۹۵ به‌بعد باشد، اعطا می‌شود. با توجه به قیمت پایه موستانگ GT فست‌بک که از ۴۶ هزار و ۵۶۰ دلار شروع می‌شود، تخفیف ۵ هزار و ۵۰۰ دلاری، کاهش بیش از ۱۰ درصد را در قیمت نهایی رقم می‌زند که به‌سادگی نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد. این بزرگ‌ترین تخفیفی است که فورد تا به‌امروز برای نسل هفتم موستانگ ارائه کرده و به‌نظر می‌رسد پاسخی به آمار فروش ضعیف این خودرو باشد.

فورد به منظور بهبود فروش ضعیف موستانگ و جذب خریداران بیشتر، برای دارندگان کامارو و چلنجر که سراغ موستانگ بیابند ۲ هزار دلار تخفیف در نظر گرفته است. در یک حرکت حرفه‌ای برای جذب طرفداران خودروهای عضلانی رقیب، فورد مشوق‌های مالی قابل توجهی را برای مدل ۲۰۲۵ موستانگ GT ارائه کرده است. این شرکت حالا با پیشنهادی وسوسه‌انگیز تا سقف ۵ هزار و ۵۰۰ دلار، تخفیف برای خریداران این ماسل کار محبوب در نظر گرفته است. اما بخش هیجان‌انگیز ماجرا جایی است که ۲ هزار دلار از این تخفیف مستقیماً مالکان خودروهای شورولت کامارو و دوج چلنجر یا چارجر را هدف قرار می‌دهد. این تخفیف بزرگ از دو بخش تشکیل شده



راه حل «موستانگ» برای دستیابی به فروش بیشتر

فولکس واگن «آی‌دی یونیکس ۰۷» راهی بازار می‌شود



فولکس‌واگن در سال ۲۰۲۴ از تأسیس یک سری جدید برای مدل‌های برقی به‌نام ID. UX خبر داد. نخستین محصول این سری که آی‌دی یونیکس نام گرفت، در واقع کوپرا تاواسکان است که در برخی بازارها مثل چین و ایران با نشان فولکس‌واگن به‌فروش می‌رسد. این خودرو و همتای آن یعنی کوپرا تاواسکان در چین توسط اتحاد فولکس‌واگن و جک یعنی آنهویی تولید می‌شود. نام این مدل مدتی پیش به آی‌دی یونیکس ۰۶ تغییر کرد تا فولکس‌واگن نشان دهد که قصد دارد مدل‌های دیگری را نیز تحت این سری به‌فروش برساند. مدتی پس از انتشار تصاویر و برخی اطلاعات دومین عضو این سری یعنی آی‌دی یونیکس ۰۷ توسط (MIIT)، حالا اطلاعات بیشتری درباره این خودرو منتشر شده است. رسانه‌های چینی از ۳۱ دسامبر به‌عنوان تاریخ شروع تولید آی‌دی یونیکس ۰۷ یاد کرده‌اند. البته احتمال دارد که در این روز، فقط از اطلاعات بیشتر درباره این خودرو باخبر شویم. بر خلاف فرم کراس‌اور کوپه که در آی‌دی یونیکس ۰۶ دیده‌ایم، در آی‌دی یونیکس ۰۷ با یک خودرو قدبلند لیفت‌بک روبه‌رو هستیم که تا حد زیادی به‌محصول جدید فاول فولکس‌واگن یعنی ID.7 ویزن شباهت دارد.

خودروسازان هزینه‌های جانبی، تورم و تعرفه‌ها را به مشتری منتقل می‌کنند!

افزایش پنهان قیمت؛ استراتژی تازه بازار آمریکا



سپیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

بازار خودرو جهان در سال‌های اخیر وارد مرحله‌ای شده که در آن مرز میان قیمت‌گذاری شفاف و سیاست‌های پیچیده تجاری بیش از هر زمان دیگری کمرنگ شده است. فشارهای ناشی از تورم جهانی، افزایش هزینه مواد اولیه، تغییرات زنجیره تامین، تعرفه‌های جدید و رقابت فشرده میان خودروسازان، شرایطی را رقم زده که شرکت‌ها برای حفظ سودآوری و بقا ناچار به اتخاذ روش‌هایی شده‌اند که همیشه برای مصرف‌کننده قابل مشاهده یا قابل پیش‌بینی نیست. در چنین فضایی، قیمت رسمی خودرو دیگر تنها شاخص تعیین‌کننده ارزش یک محصول نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از هزینه‌های جانبی، سیاست‌های بازاریابی و استراتژی‌های پنهان‌سازی قیمت، نقش مهمی در تعیین بهای نهایی پرداختی مشتری ایفا می‌کنند.

بازار آمریکا به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین و حساس‌ترین بازارهای خودرو، نمونه‌ای روشن از این تغییرات است. در این بازار، رقابت شدید میان برندهای داخلی و خارجی باعث شده خودروسازان برای حفظ جایگاه خود، از هر ابزار ممکن برای مدیریت قیمت‌ها استفاده کنند؛ ابزارهایی که گاهی در ظاهر بی‌اهمیت به‌نظر می‌رسند؛ اما در عمل تأثیر قابل توجهی بر هزینه نهایی خرید خودرو دارند. در همین حال، مصرف‌کنندگان نیز با واقعیتی تازه روبه‌رو شده‌اند: قیمت روی برچسب خودرو لزوماً همان قیمتی نیست که در نهایت پرداخت می‌شود.

این روند نه تنها رفتار خریداران را تغییر داده، بلکه نگاه تحلیلگران و نهادهای نظارتی را نیز به‌سمت شیوه‌های جدید قیمت‌گذاری سوق داده است. آن‌چه در ادامه می‌آید، بررسی‌ای است از همین روندهای نوظهور در صنعت خودرو آمریکا؛ روندی که بدون تغییر قیمت رسمی کارخانه، هزینه نهایی خودرو را افزایش می‌دهد و اکنون به یکی از بحث‌برانگیزترین موضوعات بازار جهانی خودرو تبدیل شده است.

مسیرهایی برای افزایش قیمت ناخالص

خودروسازان آمریکایی و بین‌المللی در سال ۲۰۲۵ به‌شیوه‌ای تازه و بحث‌برانگیز روی آورده‌اند؛ روشی که به آن‌ها اجازه می‌دهد قیمت واقعی خودرو را افزایش دهند؛ بدون آن که قیمت رسمی کارخانه یا همان MSRP را تغییر دهند. به این ترتیب که شرکت‌ها با افزایش چشمگیر هزینه‌های «مقصد و تحویل» و سایر هزینه‌های اجباری، عملاً بهای نهایی خودرو را بالا می‌برند؛ در حالی که برچسب قیمت همچنان ثابت باقی می‌ماند. این هزینه‌ها که در پایین برچسب قیمت درج می‌شود و خریدار هیچ اختیاری در حذف آن ندارد، در سال ۲۰۲۵ به سرعت بی‌سابقه رشد کرده و در برخی مدل‌ها حتی از افزایش قیمت رسمی خودرو نیز پیشی گرفته است.

براساس گزارش USA Today، این هزینه‌های اجباری در سال ۲۰۲۵ سریع‌تر از هر زمان دیگری در یک دهه گذشته افزایش یافته و خودروسازان از آن‌ها به‌عنوان ابزاری برای جبران هزینه‌های ناشی از تورم، افزایش قیمت قطعات و تعرفه‌های جدید استفاده می‌کنند. درواقع شرکت‌ها ترجیح می‌دهند MSRP را ثابت نگه دارند تا در مقایسه‌های رسانه‌ای و رقابتی همچنان جذاب به‌نظر برسند؛ اما هزینه‌های جانبی را افزایش دهند تا فشار روانی

رشد قیمت کمتر احساس شود.

در همین حال، رسانه Carscoops گزارش می‌دهد که این روند به‌ویژه در میان خودروسازان دیترویت شدت بیشتری دارد و شرکت‌هایی مانند فورد حتی در کمتر از یک سال، هزینه تحویل برخی مدل‌ها از جمله F-150 را دو بار افزایش داده‌اند. این افزایش‌ها در حالی رخ می‌دهد که میانگین قیمت رسمی خودروهای جدید در آمریکا نزدیک به ۵۰ هزار دلار است و هرگونه افزایش پنهان در هزینه‌های جانبی می‌تواند فشار قابل توجهی بر مصرف‌کنندگان وارد کند.

تحلیلگران معتقدند این استراتژی نوعی «افزایش پنهان قیمت» است که به خودروسازان اجازه می‌دهد بدون ایجاد واکنش منفی در بازار، هزینه‌های واقعی تولید را به خریداران منتقل کنند. از سوی دیگر، تعرفه‌های جدید آمریکا بر خودروها و قطعات وارداتی نیز نقش مهمی در این روند دارد و بسیاری از شرکت‌ها برای جبران هزینه‌های ناشی از این تعرفه‌ها، به افزایش هزینه‌های اجباری روی آورده‌اند.

در مجموع، آن‌چه امروز در بازار خودرو آمریکا رخ می‌دهد، نشان‌دهنده تغییری ساختاری در شیوه قیمت‌گذاری است؛ تغییری که شفافیت قیمت‌ها را کاهش داده و

تصمیم‌گیری برای خریداران را دشوارتر کرده است. این روند اگرچه در کوتاه‌مدت به‌حفظ رقابت‌پذیری خودروسازان کمک می‌کند، اما در بلندمدت می‌تواند اعتماد مصرف‌کنندگان را تضعیف کرده و بازار خودرو را با چالش‌های تازه‌ای مواجه سازد. این روند به‌قدری گسترده شده که اکنون به یک استراتژی فراگیر در بازار تبدیل شده است. گزارش‌ها نشان می‌دهد که شرکت‌های خودروسازی با افزایش مداوم هزینه‌های مقصد و تحویل، هزینه‌های پردازش، هزینه‌های آماده‌سازی و حتی افزودن بسته‌های اجباری، عملاً قیمت خودرو را بالا می‌برند؛ بی‌آن که برچسب رسمی قیمت تغییر کند. این روش به خودروسازان اجازه می‌دهد در ظاهر رقابتی باقی بمانند؛ زیرا MSRP همچنان ثابت است و در مقایسه‌های رسانه‌ای با تبلیغاتی، قیمت رسمی خودرو تغییری نکرده؛ اما خریدار هنگام نهایی کردن خرید با هزینه‌هایی مواجه می‌شود که گاهی چند هزار دلار به‌قیمت نهایی اضافه می‌کند. این روش‌ها اگرچه در کوتاه‌مدت به‌حفظ رقابت‌پذیری کمک می‌کند، اما در بلندمدت می‌تواند بازار را با چالش‌های جدیدی روبه‌رو کند و این مساله ضرورت بازنگری در سیاست‌های نظارتی و شفافیت قیمت‌گذاری را بیش از پیش آشکار می‌سازد.

خبر News

مدل‌های تک‌ساخت «بوگاتی»

«بوگاتی برویسار» می‌توان یکی از زیباترین مدل‌های سفارشی ساخت این برند فرانسوی دانست. این خودرو تک‌ساخت، ویژگی‌های جالب بسیار زیادی به‌همراه دارد که از میان آن‌ها می‌توان به نشان اسب داخل قطعه شیشه‌ای روی دسته‌دنده اشاره کرد. ششایی W16 که زیرساخت این خودرو را شکل می‌دهد نیز دیگر تولید نخواهد شد. اما معرفی بوگاتی برویسار، بهانه‌ای است تا تمام نمونه‌های سفارشی ساخت بوگاتی در طول ۲۶ سال گذشته را مرور کنیم. لازم به‌ذکر است که بوگاتی پس از سال‌ها عدم فعالیت، در سال ۱۹۹۹ دوباره به صنعت خودروسازی بازگشت. بوگاتی ویرون سانگ نوآ، لقب این خودرو به‌معنای «خون سیاه» در زبان فرانسه،



با رنگ مشکی بدنه آن کاملاً هماهنگی داشت. از دیگر ویژگی‌های این مدل سفارشی می‌توان به تزئینات کروم بدنه، روکش چرمی دست‌دوز به‌رنگ نارنجی Tangerine، تریم مشکی پیانو و رینگ‌های پولیش‌خورده اشاره کرد. تنها ۱۵ دستگاه بوگاتی ویرون سانگ نوآ به خریداران اهل اروپا، خاورمیانه و بریتانیا تحویل داده شد. بوگاتی ویرون گرند اسپرت L'Or Blanc، این خودرو منحصر به‌فرد در جریان یک همکاری نامعمول بین بوگاتی و تولیدکننده قدیمی ظروف چینی در آلمان یعنی Royal Porcelain Factory شکل گرفت. ترکیب رنگی خاص سفید و آبی بدنه بوگاتی ویرون گرند اسپرت L'Or Blanc، انعکاس نور در ظروف چینی را تداعی می‌کند؛ در حالی که فضای کابین هم ۱۲ قطعه از جنس چینی را به‌همراه دارد. بوگاتی ویرون گرند اسپرت سولیل د نسوت؛ بوگاتی ویرون گرند اسپرت سولیل د نسوت به مناسبت صد سالگی برند بوگاتی، در نمایشگاه خودرو دوی ۲۰۰۹ رونمایی شد. بدنه با قطعات آلومینیومی پولیش‌خورده به رنگ آبی Black متالیک و پاله عقب بزرگ، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری این مدل به‌شمار می‌رود. لقب این خودرو به «خورشید شب» معنی می‌شود.

است. شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت این شاسی بلند همچنان ۳.۳ ثانیه است. تمرکز لار نه‌دیزاین تماماً روی ظاهر خودرو بوده تا آن‌را در میان انبوه خودروهای لوکس کاملاً متمایز کند. تغییرات اعمال شده بسیار گسترده هستند. در بخش جلو، یک سپر کاملاً جدید با طراحی تهاجمی، یک کاپوت فیبر کربنی با ورودی‌های هوای بزرگ، گلگیرهای جدید و قاب آینه‌های فیبر کربنی خودنمایی می‌کنند. در نمای جانبی، رکاب‌های جدیدی نصب شده و در عقب نیز یک دیفیوزر بزرگ به‌همراه چراغ ترمز اضافی (که از امضاها لار نه‌است)، دو اسپویلر (یکی در بالای شیشه و دیگری در پایین) و قوس‌های گلگیر پهن‌تر، ظاهر اوروس را دگرگون کرده‌اند.

شرکت تیونینگ لار نه‌دیزاین از جدیدترین ساخته خود رونمایی کرده‌است؛ یک کیت بدنه کامل برای شاسی‌بلند قدرتمند لامبورگینی اوروس که ظاهر این خودرو را حتی از مدل کارخانه‌ای نیز تهاجمی‌تر می‌کند. این بسته که لارگندا نام دارد، با افزودن ۱۸ قطعه جدید فیبر کربنی، چهارای کاملاً متفاوت به‌مدل‌های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵ اوروس S و پرفورمانته می‌بخشد. نکته جالب توجه در این پروژه حضور برانو ماکس، طراح ارشد جدید لار نه‌است که پیش از این در فراری روی مدل‌هایی مانند F12 کار کرده بود. این کیت بدنه تغییری در مشخصات فنی ایجاد نمی‌کند و پیش‌ترانه ۴ لیتری V8 نونین توربو با قدرت ۱۶۶۶ اسب‌بخار دست‌نخورده باقی مانده



تمرکز لار نه‌دیزاین روی لامبورگینی «اوروس»



پایان مالیات بر مدل‌های گران‌قیمت یا توقف واردات در سال ۱۴۰۵؟

مالیات خودروهای لوکس از بودجه سال آینده حذف شد



اقتصادی و نرخ تورم بازنگری شود، تضمین می‌کند که فشار مالیاتی صرفاً بر خودروهای با ارزش بسیار بالا متمرکز شده و خودروهای طبقه متوسط و پایین از آن مستثنی می‌مانند.

رشد قیمت محسوس وارداتی‌ها

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای ۵ تا ۸۳ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که ری (۱۴۰۴) با ۸۳ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۵۷۷ میلیون تومان، تارا ۱۷۴ اتومات (۱۴۰۴) با ۶۲ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۰۳ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (درپچه برقی) (۱۴۰۴) با ۴۴ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان، سورن پلاس XU7P (درپچه سیمی) (۱۴۰۴) با ۳۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۴۳ میلیون تومان و ساینا GX۵۰ دوگانه (۱۴۰۴) با ۲۳ میلیون تومان کاهش ۸۸۷ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

خودروهای مونتاژی رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان، ریسکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان و دیگیتی پرایم (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان بودیم. جایی که فولکس ID. 4 Crozz PURE پلاس (۲۰۲۴) با ۸۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و مزدا CX-50 کر اس‌اور (۲۰۲۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۸ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

بیشتر بازار، افزایش انگیزه‌های فرار مالیاتی و تشدید رفتارهای غیرشفاف منجر شود. از این منظر، حذف مالیات بر خودروهای لوکس نه به معنای عقب‌نشینی دولت از سیاست اخذ مالیات از دارایی، بلکه نشانه‌ای از بن‌بست یک سیاست ناکارآمد در شرایط اقتصادی بی‌ثبات ایران است؛ سیاستی که پیش از آن که به ابزار عدالت مالیاتی تبدیل شود، قربانی تورم مزمن و نوسان‌های ساختاری اقتصاد شد.

حذف مالیات خودروهای لوکس با چه هدفی از سوی دولت در لایحه بودجه سال آینده گنجانده شده و آیا نگرانی مطرح‌شده مبنی بر تأثیر اخذ مالیات بر بی‌ثباتی بازار خودرو و بجاست یا خیر را با نایب‌رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس و کارشناس مسائل بودجه در میان گذاشتیم.

نایب‌رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس درباره حذف مالیات بر خودروهای لوکس در لایحه بودجه ۱۴۰۵، به یکی از خبرگزاری‌ها اعلام کرد: «در شرایط اقتصادی که کشور با تورم مزمن و لزوم تقویت پایه‌های درآمدی غیرتورمی دست‌وپنجه نرم می‌کند، نگاه دولت به درآمد‌های مالیاتی باید بر تقویت پایه‌هایی متمرکز شود که کم‌ترین اثر منفی را بر تولید و سرمایه‌گذاری داشته باشند.»

وی افزود: «بنابر این مالیات بر ثروت و دارایی‌های غیرمولد، مانند خودروهای گران‌قیمت، به‌عنوان یک ابزار کارآمد مالیاتی از منظر اجتماعی مطرح می‌شود.» این عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با اشاره به این‌که اندازه‌گیری و اجرای مالیات بر برخی از دارایی‌ها پیچیده است، در این باره ادامه داد: «خودروهای لوکس به دلیل ارزش مشخص و امکان پایش آسان، بستری فراهم می‌کنند که حذف مالیات بر آن‌ها، آن هم در شرایط نیاز دولت به منابع، پرشش‌برانگیز است.»

قادری اضافه کرد: «دولت باید به جای حذف صورت‌مسئله از طریق حذف کامل این پایه مالیاتی، تمرکز خود را بر رفع ایرادات اجرایی و اشکالات فنی در فرآیند اخذ آن قرار دهد.»

نایب‌رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان این‌که نگرانی مطرح‌شده مبنی بر تأثیر اخذ مالیات بر بی‌ثباتی بازار خودرو و فاقد وجهت لازم است، اظهار کرد: «این مالیات ذاتاً به صورت تصاعدی و با کف قیمتی مشخص قابل اجراست. تعیین این کف قیمتی که باید به‌طور هوشمندانه توسط مجلس و دولت و متناسب با شرایط

دولت چهاردهم

در لایحه بودجه ۱۴۰۵ که به‌تازگی به دست مجلس رسیده، اقدام به حذف مالیات بر خودروهای



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

گران‌قیمت» از فهرست درآمد‌های مالیاتی خود کرده‌است. حذف مالیات لوکس‌ها در لایحه ۱۴۰۵ به‌رغم پیش‌بینی مالیاتی این خودروها در سال ۱۴۰۴ به ۴ هزار میلیارد تومان، در نگاه نخست شاید یک تغییر جزئی در جداول درآمدی دولت به‌نظر برسد، اما در واقع حامل یک پیام مهم درباره شکست سیاست‌گذاری مالیاتی در بازار خودرو و اعتراف ضمنی دولت به ناکارآمدی یکی از پر حاشیه‌ترین پایه‌های مالیاتی سال‌های اخیر است. پایه‌ای که حدود پنج سال پیش با هدف «اخذ مالیات از ثروت» و «کاهش شکاف طبقاتی» وارد بودجه شد؛ اما در عمل نه تنها به درآمد پایدار برای دولت تبدیل نشد، بلکه به دلیل بی‌ثباتی اقتصاد کلان، نوسانات شدید نرخ ارز و تورم، به یکی از مبهم‌ترین و غیرقابل تحقق‌ترین ردیف‌های مالیاتی بدل شد؛ تاجایی که اکنون دولت ترجیح داده صورت‌مسئله را به کلی از لایحه بودجه حذف کند.

مالیات بر خودروهای لوکس از همان ابتدا با یک چالش مفهومی جدی روبه‌رو بود و آن تعریف «لوکس» در اقتصادی است که قیمت دارایی‌ها نه بر اساس کیفیت، تکنولوژی یا سطح مصرف، بلکه بر پایه جش‌های ارزی و تورمی تعیین می‌شود. خودرویی که در یک مقطع زمانی در رده خودروهای میان‌قیمت قرار داشت، ممکن است ظرف چند ماه بدون تغییر واقعی در ارزش مصرفی صرفاً به دلیل افزایش نرخ ارز، به‌عنوان خودرو لوکس شناخته شود. نتیجه این وضعیت، گسترش دامنه مشمولان مالیات بدون وجود توان پرداخت متناسب و در نهایت، ناتوانی دولت در وصول درآمد پیش‌بینی شده است.

آمارهای غیررسمی و گزارش‌های نظارتی نیز در سال‌های گذشته نشان می‌داد تحقق درآمدی این ردیف مالیاتی فاصله‌ای معنادار با ارقام درج‌شده در بودجه دارد. از سوی دیگر، تداوم درج این مالیات در بخش درآمد‌های بودجه، عملاً به یکی از مصادیق «درآمد‌های اسمی و غیرقابل وصول» تبدیل شده بود؛ درآمد‌هایی که نه تنها به بهبود تراز مالی دولت کمک نمی‌کرد، بلکه خود عاملی برای تشدید کسری بودجه پنهان بودند. در چنین شرایطی، حذف مالیات بر خودروهای لوکس از لایحه بودجه ۱۴۰۵ را می‌توان در چارچوب تلاش دولت برای واقعی‌سازی منابع، کاهش ارقام غیرقابل تحقق و انضباط‌بخشی به ساختار بودجه تحلیل کرد؛ رویکردی که در سایر بخش‌های لایحه نیز نشانه‌هایی از آن دیده می‌شود. هم‌زمان، حذف این پایه مالیاتی را باید در بستر تحولات بازار خودرو نیز بررسی کرد.

بازاری که طی سال‌های اخیر با کببسی از سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری، محدودیت واردات، کاهش قدرت خرید خانوار و جش‌های مکرر قیمتی مواجه بوده و عملاً ظرفیت تحمل بار مالیاتی جدید را ندارد. اعمال یا حتی تهدید به اعمال مالیات بر خودروهایی که بخش بزرگی از آن‌ها دیگر «کالای لوکس» به‌معنای واقعی نیستند، می‌توانست به بی‌ثباتی

نارنجی پوشان جاده مخصوص ار تقای جایگاه رقابتی راه‌هدف گذاری کردند؛

آغاز ارزیابی ستاد خدمات فروش «سایپا» بر اساس الزامات جدید وزارت صمت

نماینده‌گی‌ها و ارزیابی ستادی انجام می‌شود.

وی افزود: «ارزیابی میدانی نمایندگی‌ها در حوزه‌هایی مانند وضعیت ظاهری، تجهیزات، آموزش و فرآیندهای خدمات فروش انجام می‌شود و در کنار آن، ارزیابی ستاد فروش نیز در چهار حوزه مالی، بازرگانی، بازاریابی و منابع انسانی صورت می‌گیرد که هر کدام دارای شاخص‌ها و نظام امتیازدهی مشخص هستند.»

مدیر شبکه نمایندگی‌های گروه سایپا با تأکید بر نقش تعیین‌کننده ارزیابی ستاد در رتبه‌بندی سالانه خودروسازان خاطرنشان کرد: «بخش قابل توجهی از امتیاز ارزیابی کیفیت سالانه به عملکرد ستاد در حوزه‌هایی مانند آموزش، منابع انسانی، خدمات فروش و رضایتمندی مشتریان اختصاص دارد.»

آفتاب با اشاره به روند بهبود جایگاه سایپا در سال‌های اخیر گفت: «گروه سایپا در سال ۱۴۰۱ رتبه هشتم خدمات فروش را در بین خودروسازان کسب کرد؛ اما با اجرای برنامه‌های آموزشی، پیش‌ارزیابی، مشاوره و اصلاح فرآیندها این روند بهبود یافت؛ به گونه‌ای که در نتایج ارزیابی سال ۱۴۰۳، حدود ۲۲ درصد از نمایندگی‌ها رتبه یک، ۷۲ درصد رتبه دو، ۶ درصد رتبه سه و تنها یک درصد رتبه چهار را به دست آوردند.»

وی با اشاره به برنامه‌های سال جاری اظهار کرد: «با تأکید بر مدیرعامل گروه سایپا، هدف گذاری از امتیاز حداقل یک رتبه بالاتر نسبت به رقبای افزایش سهم نمایندگی‌های دارای رتبه یک است.» مدیر شبکه نمایندگی‌های سایپا در پایان تأکید کرد: «نتایج این ارزیابی‌ها باید در نهایت به افزایش رضایتمندی مشتریان، بهبود عملکرد شبکه نمایندگی‌ها و وفادارسازی مشتریان منجر شود که این موضوع، مهم‌ترین شاخص موفقیت گروه خودروسازی سایپا در حوزه خدمات فروش به‌شمار می‌رود.»



سایپا

«به گزارش «سایپانیوز» ارزیابی ستاد خدمات فروش گروه خودروسازی سایپا با حضور مدیران معاونت بازاریابی و فروش گروه خودروسازی سایپا و تیم ارزیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) آغاز شد. پدرام فخیمی، مدیر مهندسی بازرسی خدمات ISQI در مراسم افتتاحیه این ارزیابی با اشاره به اجرای نخستین دوره سنجش بر اساس ویرایش جدید الزامات خدمات فروش گفت: «این ارزیابی با هدف انطباق هرچه بیشتر فرآیندهای فروش با قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو و متناسب با تحولات اخیر بازار انجام می‌شود و حوزه ستاد، شبکه نمایندگی‌ها و رضایتمندی مشتریان را شامل می‌شود.»

وی افزود: «مبنای این ضوابط به این‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو بازمی‌گردد که از سال ۱۳۹۶ تاکنون به‌صورت سالانه اجرا شده و ویرایش جدید آن متناسب با تغییرات شیوه‌های عرضه، تنوع قراردادهای فروش و شرایط بازار خودرو بازرگری شده است.»

مدیر مهندسی بازرسی خدمات ISQI یکی از مهم‌ترین تغییرات این دوره را اضافه شدن شاخص «رضایت مدیران نمایندگی‌ها» (DSI) دانست و گفت: «این شاخص برای نخستین بار به الزامات خدمات فروش اضافه شده و در کنار شاخص رضایتمندی مشتریان (CSI)، مبنای ارزیابی عملکرد خودروسازان قرار می‌گیرد. نتایج نهایی این ارزیابی‌ها در اسفندماه در چهار حوزه ستاد خدمات فروش، شبکه نمایندگی‌ها، رضایتمندی مشتریان و رضایت مدیران نمایندگی‌ها به وزارت صمت اعلام خواهد شد.»

در ادامه علی آفتاب، مدیر شبکه نمایندگی‌های گروه خودروسازی سایپا با اشاره به اهمیت ارزیابی ستاد فروش گفت: «شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران به‌صورت مستمر عملکرد حوزه خدمات فروش سایپا را رصد می‌کند و این ارزیابی‌ها در دو بخش اصلی ارزیابی میدانی شبکه



در مجموع بیش از یک هزار اسب بخار قدرت و حدود ۷۲۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کنند. این نیرو از طریق گیربکس دوکلاچه ۸ سرعته به هر چهار چرخ منتقل می شود و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۵ ثانیه ای دارد. باتری هیبریدی کوچک به خودرو اجازه می دهد در مسیرهای کوتاه تنها با نیروی الکتریکی نیز حرکت کند و کارایی سوخت را بهبود بخشد. رولتو در بازار جهانی بسته به نسخه و گزینه های سفارشی مشتری، در محدوده ۸۹۰ تا ۱۶۰۰ هزار دلار بر حسب قیمت می خورد.

لامبورگینی رولتو (Revuelto) که در سال های اخیر به عنوان جایگزین سوپراسپرت معروف اونتادور معرفی شده، نماد جدیدی از تلفیق قدرت سنتی موتورهای V12 با فناوری هیبریدی مدرن است. طراحی بدنه این خودرو تهاجمی و آینده نگر است؛ خطوط تیز و حجم دهنده بدنه همراه با آپرودینامیک فعال و ورودی های هوای بزرگ، جلوه ای مقتدر و خشن فراهم می آورند که یادآور DNA لامبورگینی است؛ اما با زبان طراحی معاصر ترسیم شده است. پیشترانه رولتو ترکیبی از یک موتور ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی و سه موتور الکتریکی است که



لامبورگینی رولتو؛ هیولای هیبریدی ایتالیایی

Best Motorcycle of 2025



«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

آیا فناوری بالاتر به دوچرخه ها برتری می بخشد؟

۳. فناوری های الکترونیکی و کمک راننده در سال ۲۰۲۵، الکترونیک نقش تعیین کننده ای در کیفیت موتورسیکلت دارد. سیستم هایی مانند سیستم ترمز ABS و حساس به زاویه چرخش، کنترل کشش تطبیقی، حالت های سواری چندگانه، تسریع تعویض دنده و هوشمند رادارهای جلو و عقب، از معیارهای اصلی انتخاب بوده اند. موتورسیکلت هایی که فاقد این امکانات بودند، حتی با وجود قدرت بالا، در فهرست نهایی جایی نداشتند

۴. ایمنی؛ اولویت غیر قابل چشم پوشی ایمنی فعال و غیر فعال، یکی از مهم ترین شاخص های کیفیت در سال ۲۰۲۵ است. پایداری شاسی، عملکرد ترمزها، چراغ تطبیقی و هشدارهای هوشمند، نقش کلیدی در انتخاب مدل ها داشته اند

۵. تجربه رانندگی و ارگونومی هیچ موتورسیکلتی بدون تجربه رانندگی رضایت بخش، باکیفیت محسوب نمی شود. در این گزارش، راحتی راننده در مسیرهای کوتاه و طولانی، وضعیت نشستن، عملکرد تعلیق و راحتی ترک نشین بررسی شده است.

۶. دوام و قابلیت اعتماد بلندمدت گزارش های خرابی، هزینه نگهداری، دسترسی به قطعات و سابقه برند در بازار جهانی از عوامل مهم در انتخاب نهایی بوده اند؛ بخشی که برندهای ژاپنی همواره در آن می درخشند.

اعتماد و هزینه نگهداری می شود. بر همین اساس، انتخاب موتورسیکلت های این گزارش نه بر اساس تبلیغات، بلکه بر پایه تحلیل فنی، بررسی رسانه های معتبر جهانی و استانداردهای روز صنعت انجام شده است.

چگونه این موتورسیکلت های باکیفیت انتخاب شدند؟

۱- مهندسی و کیفیت ساخت؛ پایه اصلی انتخاب نخستین مرحله انتخاب، بررسی کیفیت ساخت و سطح مهندسی هر مدل بود. در این بخش، نوع شاسی، آلیاژهای به کار رفته، دقت مونتاژ، کیفیت اتصالات و تست های دوام اهمیت بالایی داشتند. برندهایی مانند بام، کاوازاکی، هوندا، یاماها، دوکاتی و کی تی ام به دلیل فرآیندهای تولید دقیق، تست های طولانی مدت و سابقه مهندسی قوی، امتیاز بالاتری کسب کردند.

۲- پیشترانه؛ تعادل میان قدرت، دوام و بازده در این گزارش، پیشترانه ها تنها بر اساس قدرت اسب بخار رتبه بندی نشده اند. پارامترهای کلیدی عبارت بودند از: گشتاور قابل استفاده در رانندگی روزمره، نرمی عملکرد و میزان لرزش، مصرف سوخت و بازده حرارتی، تطابق با استانداردهای آلایندگی Euro 5+ و دوام و فاصله سرویس ها. این رویکرد باعث شد برخی موتورسیکلت هادر این بخش، امتیاز بالاتری از مدل های صرفا بر قدرت دریافت کنند.

دنیای پر هیجان

موتورسیکلت ها از سال ۲۰۲۰ میلادی به بعد وارد عصر تازه ای شد. چراکه ادغام سیستم های الکترونیکی با مکانیکی توانست این نوع وسیله نقلیه را نیز ایمن و مطمئن سازد. در این راستا کیفیت همواره در صدر تمام پارامترها قرار گرفته و دیگر تنها محدود به قدرت موتور و شتاب نمی شود، بلکه مجموعه ای از مهندسی پیشرفته، فناوری های هوشمند، ایمنی فعال، دوام بلندمدت و تجربه رانندگی انسانی را در بر می گیرد. از آن جا که هر ساله باکیفیت ترین ها معرفی می شوند، در این گزارش باتوجه به روزهای پایانی ۲۰۲۵ میلادی سعی کردیم با معرفی و تحلیل باکیفیت ترین موتورسیکلت های ۲۰۲۵، نگاهی به آن ها داشته باشیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کیفیت در موتورسیکلت های مدرن چگونه تعریف می شود؟

تا یک دهه پیش، معیار کیفیت در موتورسیکلت اغلب به حجم موتور، برند سازنده یا سابقه مسابقات محدود می شد. اما در سال ۲۰۲۵، کیفیت مفهومی چندبعدی است که شامل دقت مهندسی و کیفیت ساخت، عملکرد پایدار پیشترانه در شرایط واقعی، سطح فناوری های الکترونیکی و کمکی راننده، ایمنی فعال و غیرفعال، ارگونومی و راحتی راننده و دوام و قابلیت

باکیفیت ترین موتورسیکلت های جهان در سال ۲۰۲۵



۱۵۰ نیوتون متری و گیربکس ۶ سرعته نسل جدید به بهترین مدل در کلاس خود بدل شده است. سیستم تعلیق تطبیقی، سیستم های هوشمند ایمنی و قدرت بالای پیشترانه این تورینگ-ادونچر را به یک گزینۀ خاص بدل ساخته است. بام R1300GS نه تنها یک موتورسیکلت، بلکه یک ابزار سفر جهانی است؛ انتخاب اول بسیاری از جهانگردان حرفه ای.

۵- هوندا NT1100 DCT: تعریف تازه ای از راحتی



تورینگ ادونچر در این فهرست محصول هوندا است. در حقیقت مدل NT1100 DCT به لطف پیشترانه پارالل توئین یا همان ۲ سیلندر موازی ۱۰۸۴ سی سی با قدرت ۱۰۱ اسب بخار و گشتاور ۱۳۵ نیوتون متری و گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه توانسته برتری خود را به رخ رقبا بکشد. این مدل نشان می دهد کیفیت الزاما به هیجان افراطی وابسته نیست؛ بلکه آرامش، دوام و کارایی نیز بخشی از آن است.

بر این اساس با توجه به تکنولوژی ساخت این قوای محرکه، این مدل می تواند حداکثر ۱۱۹ اسب بخار قدرت و ۹۴ نیوتون متر گشتاور را فراهم آورد. نقطه قوت این اسپرت بایک سامورایی تر کیب قدرت، کنترل فوق العاده در سرعت های بالا و دوام است. یاماها YZF-R9 نمونه ای از کیفیت هوشمندانه است؛ موتوری که نه افراطی، بلکه کاملا متعادل طراحی شده و هم برای پیست و هم استفاده روزمره مناسب است.

۳- کاوازاکی نینجا ZX-6R: استاندارد طلایی کلاس خود



کاوازاکی با ساخت نینجا H2R به همه ما ثابت کرد که برتری در زمینه موتورسیکلت های اسپرت در دستان این کمپانی صاحب نام است. نینجا ZX-6R نیز به همین منظور به میان ۶۰۰ سی سی ها آمده تا بار دیگر برتری خود را ثابت کند. موتور ۴ سیلندر ۶۳۶ سی سی با ۱۶ سوپاپ با ۱۲۷ اسب بخار قدرت و ۷۱ نیوتون متر گشتاور با گیربکس ۶ سرعته نسل جدید دنده ثابت با ضرایب کوتاه، رقبا را خود را به راحتی مغلوب می کند. شاسی سبک، سیستم تعلیق بی نظیر و دقیق و سیستم های هوشمند الکترونیکی کامل سبب شده است این مدل در فهرست بهترین های ۲۰۲۵ قرار گیرد. این مدل همچنان یکی از قابل اعتماد ترین و خوش دست ترین سوپر بایک های میان رده جهان محسوب می شود.

۴- بام و R1300GS ادونچر: همه فن حریف ماجراجویی

اگر بخوایم پورشه صنعت موتورسیکلت را معرفی کنیم، باید نام بام را بیاوریم. چراکه با سرمایه گذاری روی طراحی و تولید موتورهای تخت (باکسر) توانسته در این بخش زبان زد باشد. بر این اساس مدل R1300GS ادونچر به عنوان یک موتورسیکلت تورینگ-ادونچر به حساب می آید که به لطف پیشترانه تخت ۲ سیلندر ۱۳۰۰ سی سی با قدرت ۱۴۵ اسب بخار و گشتاور

۱- دوکاتی پانیگال V4R: اوج مهندسی اسپرت



این اسپرت بایک خوشنام ایتالیایی که در ابتدای سال جاری میلادی با چهره جدید به بازار آمد، در بخش فنی نیز کماکان حرف های بسیاری برای گفتن دارد. دوکاتی پانیگال V4R دارای یک موتور ۴ سیلندر ۹۹۸ سی سی مجهز به ۱۶ سوپاپ است. این اسپرت بایک قدرتی برابر با ۲۴۰ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۱۲۰ نیوتون متر دارد. آپرودینامیک فعال و پرفورمنس بالای این اسپرت بایک سبب برتری آن شده است. پانیگال V4R نماد نهایت تکنولوژی در دنیای موتورسیکلت های اسپرت است. این مدل بیش از آن که یک موتورسیکلت باشد، یک ابزار مهندسی دقیق برای رانندگان حرفه ای است.

۲- یاماها YZF-R9: تعادل بی نقص

این اسپرت بایک سامورایی که اوایل سال ۲۰۲۵ به تولید رسید، از نظر فنی دارای یک موتور ۳ سیلندر ۸۹۰ سی سی است. یاماها همواره برتری خود را در ساخت پیشترانه به رخ کشیده است؛





شاسی بلند لوکس «آستون مارتین»



«آستون مارتین DBX 2025 یک شاسی بلند (SUV) لوکس با طراحی پویا و منحصر به فرد است که روح خودروهای اسپرت کلاسیک این برند را با کاربرد روزمره ترکیب می کند. بدنه این خودرو بسا خطوط طراحی نرم و در عین حال عضلانی جذاب به نظر می رسد و هویت بصری برند را به وضوح نمایان می کند. ارتفاع مناسب، سقف شیب دار ملایم و پروفیل قوی بدنه، DBX را هم در شهر و هم در جاده های باز جذاب جلوه می دهد. برخلاف بسیاری از رقیبا، استفاده از سطوح بدنه ساده در کنار جزئیات باکیفیت، حس لوکس بودن را تقویت می کند.

در بخش فنی، نسخه برجسته DBX 707 مجهز به موتور ۴ لیتری V8 با توربوشارژ

مقایسه اقتصادی کامیون های برقی و دیزلی؛

حمل و نقل جهانی در آستانه تحول است؟



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

«در سال های اخیر، موضوع تحول حمل و نقل -جاده ای از موتورهای درون سوز به موتورهای برقی- به یکی از داغ ترین سوزهای صنعتی و اقتصادی بدل شده است. اگر چه انتقال به خودرو برقی در

بخش سواری ها سال هاست دنبال می شود، سوال های اساسی در بخش وسیله های سنگین حمل و نقل باری بیشتر از همیشه مطرح است: آیا کامیون های برقی واقعا می توانند جایگزین کامیون های دیزلی شوند؟ آیا صرفه جویی در هزینه های عملیاتی ارزش سرمایه گذاری اولیه بیشتر را دارد؟ این پرسش ها نه تنها برای مدیران ناوگان های حمل و نقل، بلکه برای سیاست گزاران و تحلیل گران زنجیره تامین حیاتی است. اما همان طور که خواهیم دید، واقعیت پیچیده تر از یک گزاره ساده است و شامل عناصر فنی، اقتصادی و زیرساختی متنوعی است.

«هزینه های اولیه، سنگین تر اما قابل توجیه؟

یکی از بزرگ ترین تفاوت هایی که هنگام مقایسه کامیون های برقی و دیزلی به چشم می آید، هزینه خرید اولیه است. کامیون های برقی معمولا بسیار گران تر از مدل های دیزلی هستند. بخشی از این تفاوت به هزینه باتری های بزرگ و پیچیده برمی گردد که هنوز در مقیاس وسیع تولید ارزان نشده اند. کارشناسان اقتصادی حتی معتقدند برای رقابت با موتورهای دیزلی، قیمت کامیون های بدون آلایندگی باید تا حدود ۵۰ درصد پایین بیاید تا از نظر هزینه رقابتی شوند؛ مخصوصا در بازار اروپا که استانداردهای انتشار روزافزون است.

در داده های واقعی نیز مشخص شده است که خرید یک کامیون برقی می تواند هزینه ای قابل توجه بالاتر از نمونه دیزلی داشته باشد. این اختلاف در هزینه های سرمایه ای (CapEx) در سال های اولیه ناوگان تاثیر چشمگیری می گذارد و شرکت هایی که نقدینگی محدود دارند را در تصمیم گیری با چالش مواجه می کند.

اما اگر فقط به قیمت خرید نگاه کنیم، تصویر واقعی را از دست داده ایم. باید به هزینه کل مالکیت (TCO - Total Cost of Ownership) نگاه کرد؛ یعنی مجموع هزینه های خرید، سوخت -انرژی، تعمیر و نگهداری، بیمه، مسئولیت پذیری و ارزش باقیمانده. در این محاسبات است که کامیون های برقی پتانسیل شگفت انگیزی نشان می دهند.

«مقایسه هزینه های انرژی: دلارهای کمتر در هر کیلومتر

یکی از مهم ترین مزایای کامیون های برقی نسبت به دیزلی، هزینه انرژی است. داده های منتشر شده نشان می دهد که مصرف انرژی در کامیون های برقی معمولا بسیار کمتر از انرژی مصرفی در کامیون های دیزلی است. به طور متوسط، حمل و نقل با برق می تواند تا نیمی از هزینه سوخت دیزلی را کاهش دهد، به ویژه اگر برق از منابع تجدیدپذیر یا از طریق شبکه های هوشمند انرژی تامین شود. در مطالعاتی که یک شرکت آلمانی روی ناوگان خود انجام داده، هزینه انرژی برای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش در کامیون های برقی حدود ۳۶۶ یورو برآورده شده؛ در حالی که همین هزینه برای کامیون دیزلی حدود ۶۰۰ یورو بوده است. اگر مدیریت انرژی به صورت هوشمند انجام شود و برق مستقیما از منابع تولیدی شرکت تامین شود، هزینه های می تواند حتی به ۱۶ یورو برای هر ۱۰۰ کیلومتر سقوط کند که اختلاف بسیار چشمگیری است.

این اختلاف انرژی در طول یک سال و با کیلومترهای بالا به طور قابل توجهی در هزینه های عملیاتی شرکت های حمل و نقل تاثیر می گذارد. برخی تخمین ها نشان می دهند که یک کامیون برقی می تواند تا ۳۸ هزار و ۷۰۰ یورو صرفه جویی سالانه نسبت به نمونه دیزلی داشته باشد؛ رقمی که ناوگان های بزرگ را وسوسه می کند به سمت تغییر سوخت حرکت کنند.

«نگاهی عمیق تر به TCO: جایی که برقی ها برتری پیدا می کنند

اگر فقط هزینه انرژی را در نظر بگیریم، کامیون های برقی برنده قطعی هستند. با این حال، TCO شامل موارد بیشتری می شود: نگهداری و تعمیرات، استهلاک، مالیات، هزینه های غیرمستقیم مثل عوارض جاده ای و ارزش باقیمانده خودرو در پایان عمر مفید. در نمونه ای واقعی از یک کمپانی معروف آلمانی، کامیون برقی Mercedes Actros 600 در مجموع هزینه های روزانه ای حدود ۵۲۱ یورو داشته؛ در حالی که نمونه دیزلی Mercedes Actros 2545 حدود ۶۴۹ یورو هزینه داشته است. این اختلاف به خصوص در هزینه عوارض جاده ای و انرژی نمایان بود.

با تبدیل این ارقام به مقیاس ماهانه و سالانه، تفاوت در هزینه عملیاتی به شدت به سود کامیون های برقی متمایل می شود؛ بر این اساس ناوگانی که مسیرهای کوتاه و متوسط را طی می کند و می تواند از الگوی شارژ مناسب استفاده کند، از این صرفه جویی بهره مند خواهد شد.

«عوامل تعیین کننده در زمان بازگشت سرمایه

چند عامل کلیدی وجود دارد که تعیین می کند در چه مدت زمانی کامیون برقی می تواند هزینه اضافی خرید اولیه را جبران کند:

- الگوی عملیاتی ناوگان: در مسیرهای شهری و کوتاه برد، برقی ها زودتر بازدهی پیدا می کنند؛ چرا که مصرف انرژی ثابت و هزینه شارژ پایین است. در مسیرهای طولانی تر، تفاوت کمتر می شود و حتی می تواند به نفع دیزلی ها بازگردد.
 - قیمت انرژی و سوخت: در مناطقی که برق ارزان تر است یا شرکت بتواند از طریق شبکه های اختصاصی انرژی مورد نیاز خود را تامین کند، تمایل به برقی شدن بیشتر می شود.
 - برنامه های حمایتی دولت: باران ها، تخفیف های مالیاتی و معافیت های عوارض می تواند سرمایه گذاری در برقی ها را جذاب تر کند.
- بر اساس برآوردهای Greenflash، در حمل و نقل منطقه ای بازگشت سرمایه ناشی از برقی شدن حدود ۳ تا ۴ سال طول می کشد و در حمل و نقل طولانی حدود ۷ تا ۱۰ سال. البته این برآوردها تحت تاثیر سیاست های زیست محیطی، قیمت سوخت و توسعه زیرساخت ها قرار دارند.

«چالش زیرساختی: نقطه ضعفی که نمی توان نادیده گرفت

با وجود تمامی مزایای اقتصادی بالقوه، یک چالش بزرگ در مسیر کامیون های برقی هنوز پابرجاست: زیرساخت شارژ. برای این که کامیون های برقی بتوانند به صورت عملی جایگزین



و سازگاری است.

«تحول اجتناب ناپذیر، اما پیچیده

مقایسه کامیون های برقی و دیزلی تنها به اختلاف قیمت خرید یا هزینه سوخت خلاصه نمی شود. تحلیل دقیق نشان می دهد که:

کامیون های برقی در هزینه های عملیاتی مزیت قابل توجهی دارند، به ویژه در انرژی و عوارض. هزینه های اولیه بالاتر، نیاز به سرمایه گذاری و زمان بازگشت سرمایه طولانی تر، چالشی جدی برای شرکت های کوچک تر است. زیرساخت شارژ هنوز در بسیاری از نقاط جهان کافی نیست و نیازمند برنامه ریزی هماهنگ با سیاست های کلان است.

در نهایت، انتخاب بین برق و دیزل برای کامیون ها به نوع عملیات، شرایط بازار، سیاست های دولتی و دیدگاه استراتژیک شرکت ها بستگی دارد. اگر چه کامیون های برقی نماینده آینده پاک تر و کم هزینه تر هستند، مسیر رسیدن به آن آینده نیازمند زمان، سرمایه و زیرساختی گسترده است. این یک تحول استراتژیک در حمل و نقل به شمار می رود و اکنون آغاز شده و کسانی که زودتر از دیگران خود را با آن تطبیق دهند، مزیت رقابتی بیشتری در بازار جهانی خواهند داشت.

دیزلی ها شوند، باید شبکه ای گسترده و قابل اعتماد از ایستگاه های شارژ در مسیرهای اصلی و شهرها ایجاد شود.

در بسیاری از کشورها، این شبکه هنوز در مراحل ابتدایی است و حتی شرکت های بزرگ حمل و نقل برای نصب ایستگاه های شارژ در پایانه های خود با محدودیت های ظرفیت شبکه برق یا مقررات محلی روبه رو هستند. این مسائل نشان می دهد که برقی شدن کامل ناوگان ها بدون هماهنگی نزدیک با دولت، شرکت های انرژی و سرمایه گذاران بخش خصوصی امکان پذیر نخواهد بود.

«چشم انداز جهانی: از چین تا اروپا

تغییر از دیزل به برق محدود به چند شرکت نیست؛ در چین که بزرگ ترین بازار کامیون های سنگین در جهان است، فروش کامیون های برقی در سال ۲۰۲۵ رشد قابل توجهی داشته و سهم آن ها از بازار جدید به طور چشمگیری افزایش یافته است. این موضوع نه فقط به دلیل سیاست های قوی دولتی، بلکه به دلیل همزمانی کاهش هزینه باتری ها، توسعه زیرساخت و استقبال بازار صورت گرفته است. در اروپا نیز فشار قوانین محیط زیست و اهداف کاهش انتشار گازهای گلخانه ای، شرکت ها را به سمت بررسی جدی برقی شدن ناوگان سنگین سوق داده است؛ هر چند هنوز سهم کامیون های برقی از کل ناوگان بسیار پایین است و مسیر تغییر نیازمند سال ها سرمایه گذاری

عرضه کشنده جفت محور فاو «J6p-460» در بورس کالا



«بر اساس اعلام رسمی بورس کالا ایران، شرکت سیبا موتور در نظر دارد کشنده جفت محور فاو J6P-460 را روز ۱۶ دی ماه ۱۴۰۴ در معاملات بورس کالا عرضه کند.

قیمت پایه هر دستگاه ۷۰ میلیارد و ۶۵ میلیون ریال تعیین شده و متقاضیان برای خرید این کشنده ملزم به واریز ۱۰ درصد از این مبلغ به عنوان پیش پرداخت هستند و فرایند تحویل خودروها در تاریخ ۲۰ بهمن ماه ۱۴۰۴ انجام خواهد شد. همچنین خریداران توجه داشته باشند که مبالغی مانند مالیات بر ارزش افزوده و عوارض شماره گذاری جداگانه و علاوه بر قیمت نهایی از متقاضیان دریافت خواهد شد.

«مشخصات فنی کامیون کشنده فاو جفت محور J6P-460

کامیون کشنده فاو جفت محور J6P-460 به یک موتور ۶ سیلندر خطی با حجم ۱۱ لیتر مجهز شده است. این پیشرانه توان تولید حداکثر ۴۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۲۰۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. فاو J6P-460 از گیربکس های دستی شرکت ZF بهره می برد که دارای ۱۶ دنده دستی دارای ریتارد در هیدرولیکی گیربکس ۵ مرحله ای است. کشنده جفت محور J6P-460 سیبا موتور از طول ۷۰۹۵، عرض (بدون احتساب آینه ها) ۲۴۹۵، ارتفاع ۳۹۰۰ و فاصله محوری ۴۸۰۰ میلی متر برخوردار است. سیستم تعلیق جلو این کشنده از نوع فنر تخت چند لایه پارابولیک، مجهز به میل موجگیر و کمک فنر هیدرولیک و سیستم تعلیق عقب آن از نوع فنر تخت چند لایه پارابولیک دو مرحله ای، مجهز به میل موجگیر و کمک فنر هیدرولیک است. این کشنده به ترمز اتوماتیک ضد قفل هوشمند WABCO، سیستم کنترل الکترونیکی ترمز EBS، سیستم ضد لغزش (ASR)، سیستم ترمز اضطراری هوشمند (AEBS) و کنترل الکترونیکی پایداری (ESC) مجهز است.



قیمت‌ها در بازار خودروهای مونتاژی رخ داده است؛ بازاری که طی هفته‌های گذشته تحت تأثیر افزایش نرخ ارز، رشد قابل توجهی را تجربه کرده بود. افت قیمت این خودرو بیش از آن که ناشی از تغییرات عرضه و تقاضا باشد، متأثر از کاهش انتظارات تورمی و فضای روانی حاکم بر بازار در پی نوسان نرخ ارز است.

قیمت خودروهایما S7 پرو با موتور ۱.۵ لیتری در بازار آزاد طی روزهای اخیر با کاهش قابل توجهی همراه شد. این خودرو که اواسط هفته جاری به قیمت حدود ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان معامله می‌شد، هم‌زمان با نوسان کاهشی نرخ ارز، با افت ۱۰۰ میلیون تومانی به حدود ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید. کاهش قیمت‌هایما S7 پرو در ادامه روند اصلاحی



کاهش ۱۰۰ میلیون تومانی قیمت هایما S7 پرو در بازار

افت قیمت خودرو هم‌زمان با نوسان نرخ ارز

خریداران و فروشندگان قرار دارد. از سوی دیگر تداوم این روند کاهشی منوط به ثبات نسبی نرخ ارز است. در شرایطی که بازار خودرو طی ماه‌های گذشته تجربه «رکود تورمی» را پشت سر گذاشته، هرگونه بازگشت نوسان به بازار ارز می‌تواند مجدداً موتور افزایش قیمت خودرو را روشن کند؛ حتی در فضایی که تقاضای موثر چندان پررنگ نیست. در مجموع، آن‌چه امروز در بازار خودرو مشاهده می‌شود، بیش از آن که نشانه‌ای از ورود به فاز کاهش پایدار قیمت‌ها باشد، بازتابی از یک توقف موقت در مسیر رشد قیمتی است. بازاری که همچنان در انتظار سیگنال‌های شفاف‌تر از سمت سیاست‌گذار، وضعیت ارزی و چشم‌انداز اقتصاد کلان باقی مانده و فعلاً تعطیلات پیش رو، نقش ترمز روانی قیمت‌ها را ایفا می‌کند.

بنیادین در متغیرهای اقتصادی باشد، تحت تأثیر عوامل مقطعی و انتظارات کوتاه‌مدت شکل گرفته است. با این حال، همین تغییر انتظارات کافی بود تا بازار خودرو که طی هفته‌های گذشته رویکردی کاملاً احتیاطی در پیش گرفته بود، از مواضع افزایشی عقب‌نشینی کند. نکته قابل توجه آن که هم‌زمانی این کاهش قیمت با تعطیلات پیش رو، می‌تواند به تداوم فضای رکودی در بازار دامن بزند. تعطیلی چندروزه معمولاً به کاهش حجم معاملات منجر می‌شود و همین موضوع باعث می‌شود قیمت‌ها در کوتاه‌مدت یاد در مسیر ثبات حرکت کنند یا با شیب ملایم‌تری کاهش یابند. به بیان دیگر، بازار خودرو در شرایط فعلی بیش از آن که تابع عرضه و تقاضای واقعی باشد، تحت تأثیر فضای انتظاری و رفتارهای احتیاطی

بازار خودرو طی روز گذشته، هم‌زمان با نوسان کاهشی نرخ ارز، شاهد تعدیل قیمت در اغلب محصولات داخلی و مونتاژی بود؛ روندی که اگرچه با شدت و دامنه متفاوتی در مدل‌ها و کلاس‌های قیمتی مختلف بروز کرد، اما در مجموع سیگنال روشنی از عقب‌نشینی موقت بازار از سطوح قیمتی اخیر به همراه داشت بررسی قیمت‌ها در بازار آزاد نشان می‌دهد خودروهای تولید داخل، به‌ویژه محصولات پرتیراژ، کاهش محدودی را تجربه کرده‌اند؛ کاهشی که بیشتر از جنس «اصلاح قیمت» بوده تا آغاز یک روند نزولی پایدار. در بخش خودروهای مونتاژی نیز افت قیمت وجود داشت؛ موضوعی که ارتباط مستقیم‌تری با انتظارات ارزی و فضای روانی بازار دارد. کاهش نرخ ارز در روز گذشته، بیش از آن که ناشی از تغییرات

تحلیل
analysis

کامرن طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
کی‌ام‌بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۳۶۰	۶۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۸۴۰	۴۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۳ میلیارد و ۱۷۰	۷۰	▲
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۱۹۰	۴۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۴۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد	۵۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۱۳۰	۳۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۹۷۰	۲۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۴ میلیارد	۲۰۰	▲
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۴ میلیارد	۰	
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۳ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
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 ۸۰۰	۱۰۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۸۰۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۷ میلیارد و ۷۰۰	۴۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	
فولکس تی‌آر ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۵ میلیارد و ۶۰۰	۳۰۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد	۳۰۰	▲
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
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 ۵۰۰	۵۰	▲
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۸ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۶ میلیارد	۱۰۰	▲
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۸۰۰	۴۰۰	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۶۴۰	۶	▼
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۴۳	۷	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۸۰۰	۱۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۸۷	۲۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	یک میلیارد و ۵	۱۰	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۰۸	۲	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۴۵	۷	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۸۹	۸	▼
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۷۰	۲۰	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۸۰۸	۱۴	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۳۴	۷	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۴۸	۸	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۹۵	۱۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۸۰۶	۱۱	▼
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۳۳۵	۵	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۴۵۰	۱۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۵۰۴	۱۶	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۷۴۰	۲۰	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۱۰۰	۲۵	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۷۵	۵	▼
نيسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۱۸۸	۰	
نيسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۷۰	۰	
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۳۲۰	۱۰	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۶۵	۲۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۱۴۳	۳۷	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۴۵	۲۲	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۴۰	۴۴	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۵۵	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۴۰	۳۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۸۵	۲۸	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۳۴۵	۳۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۷۵	۳۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۵۳۰	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۵۸۵	۱۹	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۳۹۵	۱۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۴۰۸	۲۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۴۳۲	۳۱	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۶۳۰	۶۰	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۳۰	۴۳	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۶۰۳	۶۲	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۰۸	۳۰	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۲۵۷	۸۳	▼
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۲۸	۱۱	▼

قضایی، انبار مذکور که در حاشیه این شهر بود را شناسایی و مورد بازرسی قرار دادند. رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان خراسان رضوی ادامه داد: «در بازرسی از محل ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق کشف شد که برابر نظر کارشناسان ارزش این محموله ۳۰ میلیارد ریال برآورد شده است.»

جوانیخت خاطر نشان کرد: «انبار مورد نظر پلمپ و یک متخلف پس از تشکیل پرونده مقدماتی به مراجع قضائی جهت سیر مراحل قانونی معرفی شد.»

در عملیات ضربتی پلیس امنیت اقتصادی گناباد، ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال از یک انبار در حاشیه شهر کشف و یک متهم دستگیر شد. به گزارش شهر آرنیوز، سرهنگ حسین جوانیخت با اعلام این خبر، اظهار داشت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی گناباد با انجام تحقیقات میدانی به سر نخهایی از نگهداری محموله روغن موتور قاچاق در یکی از مناطق این شهرستان دست یافتند.» وی افزود: «ماموران در این عملیات ضربتی پس از هماهنگی با مقام



کشف ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در گناباد



انقلاب سبز هوندا در آسمان؛

پرواز اولین جت تجاری با سوخت صد درصد پاک

و HDO SAK نیز نوعی سوخت آروماتیک پایدار است که امکان جایگزینی کامل ترکیبات آروماتیک فسیلی را فراهم می کند. ترکیب این دو سوخت باعث می شود SAF از نظر چگالی انرژی، پایداری حرارتی و رفتار احتراقی کاملاً مشابه سوخت جت معمولی عمل کند و این موضوع یکی از موانع اصلی استفاده گسترده از SAF را برطرف می کند. این پرواز را باید بخشی از رقابت جهانی برای کاهش آلایندگی صنعت هوانوردی دانست. شرکت های بزرگی مانند ایرباس، بوئینگ و رولز رویس نیز در سال های اخیر آزمایش های مشابهی انجام داده اند، اما پرواز HondaJet اهمیت ویژه ای دارد، زیرا این شرکت نخستین سازنده جت های فوق سبک دو موتوره است که توانسته پرواز ۱۰۰ درصد SAF را ثبت کند.

این موفقیت می تواند بازار جت های سبک را به سمت سوخت های پاک هدایت کند و حتی بر سیاست گذاری های بین المللی در حوزه سوخت هوانوردی تاثیر بگذارد. در نهایت، پرواز HondaJet با سوخت ۱۰۰ درصد پایدار را باید یک نقطه عطف در مسیر آینده سوخت های پاک دانست؛ نقطه ای که نشان می دهد صنعت هوانوردی می تواند بدون انتظار برای فناوری های آینده، همین امروز گام های عملی برای کاهش آلایندگی بردارد. این دستاورد نه تنها برای صنعت هواپیماسازی، بلکه برای کل زنجیره انرژی «از تولید کنندگان سوخت گرفته تا سیاست گزاران» پیامی روشن دارد: SAF دیگر یک گزینه آزمایشی نیست، بلکه راه حلی عملی و قابل اتکا برای آینده حمل و نقل هوایی است.



کند و این موضوع نشان می دهد که بسیاری از موتورهای فعلی نیز با اصلاحات محدود می توانند به چنین سطحی از سازگاری برسند. این دستاورد می تواند هزینه های گذار به سوخت پاک را برای شرکت های هواپیمایی کاهش دهد و انگیزه بیشتری برای سرمایه گذاری در تولید SAF ایجاد کند. ترکیب HEFA SPK و HDO SAK اهمیت ویژه ای دارد. HEFA از چربی ها و روغن های گیاهی تولید می شود

می دهد که حتی جت های سبک تجاری نیز می توانند بدون وابستگی به سوخت های فسیلی پرواز کنند و این موضوع می تواند مسیر توسعه SAF را در مقیاس جهانی تسریع کند. این موفقیت پیام مهمی برای تولید کنندگان موتورهای جت و شرکت های سوخت رسان دارد. موتور HF120 که محصول همکاری GE و Honda است، بدون هیچ تغییر فنی توانسته سوخت ۱۰۰ درصد پایدار را مصرف

مورد استفاده در این آزمایش، ترکیبی از دو نوع سوخت زیستی پیشرفته با نام های HEFA-SPK و HDO-SAK بود. اگرچه هوندا هنوز جزئیات کاملی از نتایج عملکردی این پرواز منتشر نکرده، اما این آزمایش موفقیت آمیز که پس از تست های زمینی متعدد در سال های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ انجام شد، امیدها را برای فراگیر شدن استفاده از سوخت های پاک در سفرهای هوایی آینده به شدت افزایش داده است. شرکت Honda Aircraft اعلام کرده است که این پرواز با ترکیبی از دو نوع سوخت پایدار—HEFA SPK و HDO SAK—انجام شده و موتورهای HF120 بدون هیچ گونه تغییر سخت افزاری توانسته اند این سوخت را به طور کامل مصرف کنند.

این موضوع نشان می دهد که گذار به سوخت های پاک الزاماً نیازمند تغییرات پرهزینه در ساختار موتور یا طراحی هواپیما نیست و می توان با توسعه سوخت های سازگار، بخش مهمی از مسیر کربن زدایی را طی کرد. اهمیت این دستاورد زمانی بیشتر مشخص می شود که بدانیم صنعت هوانوردی یکی از سخت ترین بخش ها برای کاهش آلایندگی است. طبق گزارش ها، هواپیماها سهم قابل توجهی در انتشار دی اکسید کربن بخش حمل و نقل دارند و بسیاری از کارشناسان معتقدند که تا سال ها امکان جایگزینی کامل موتورهای جت با فناوری های الکتریکی یا هیدروژنی وجود نخواهد داشت. بنابراین، سوخت پایدار هوانوردی (SAF) تنها گزینه عملی برای کاهش فوری آلایندگی این صنعت به شمار می رود.

پرواز HondaJet با سوخت ۱۰۰ درصد SAF نشان

هوندا که در زمینه ساخت هواپیما هم فعالیت دارد، اعلام کرده است که هونداجت به اولین جت تجاری سبک دوموتوره در جهان تبدیل شده که با سوخت صد درصد پایدار هوانوردی (SAF) پرواز کرده است.

این پرواز آزمایشی که برقرار منطقه گرینزپورو در کارولینای شمالی انجام شد، یک نقطه عطف مهم در تلاش های صنعت هوانوردی برای کاهش آلایندگی های کربنی محسوب می شود. این دستاورد بزرگ، هوندا را که تنها خودروساز بزرگ جهان با یک جت اختصاصی است، یک قدم به هدف بلند پروازانه اش یعنی کربن زدایی کامل از تمام فعالیت های تجاری خود تا سال ۲۰۵۰ نزدیک تر می کند. هونداجت که بیش از ۲۵۰ فروند از آن در سراسر جهان در حال فعالیت است، به عنوان یکی از پیشرفته ترین جت های کلاس خود شناخته می شود. این هواپیما به دو موتور قدرتمند HF120 مجهز است که محصول همکاری مشترک هوندا و جنرال الکتریک هستند. این موتورها قادرند هونداجت را به ارتفاع ۴۳ هزار پایی (حدود ۱۳ کیلومتر) و سرعت ۷۸۲ کیلومتر بر ساعت برسانند. در حالی که این جت ها پیش از این نیز از ترکیب سوخت پایدار تا سقف ۵۰ درصد استفاده می کردند، این پرواز نشان داد که موتورهای آن بدون نیاز به تغییرات اساسی، با سوخت کاملاً پاک نیز سازگاری کامل دارند. سوخت پایدار هوانوردی یا SAF از منابع تجدید پذیر مانند روغن های یخت و پز استفاده شده، مواد زائد و حتی کربن جذب شده از اتمسفر تولید می شود و نقش کلیدی در آینده سبز صنعت هوانوردی ایفا می کند. سوخت



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



«یااما YZF-R6 یکی از بر جسته ترین موتور سیکلت های سوپراسپرت کلاس ۶۰۰ سی سی است که در دهه های اخیر در مسابقات متعدد قهرمانی عملکرد برجسته ای داشته و به دلیل تعادل عالی بین قدرت، وزن و هندلینگ میزان استقبال از آن چشمگیر بوده است. این موتور مجهز به پیشرانه ۴ سیلندر خطی ۵۹۹ سی سی با سیستم DOHC و چهار سوپاپ برای هر سیلندر است که توان خروجی آن در حدود ۱۱۸.۴ اسب بخار (۸۷.۱ کیلووات) در ۱۴۵۰۰ دور بر دقیقه ثبت شده است. این پیشرانه با گیربکس ۶ سرعته دستی و سیستم انتقال زنجیری (chain drive) ترکیب شده و راندها مان بالایی

در انتقال نیرو و به چرخ عقب فراهم می کند. چرخش بالای موتور و شاسی سبک با فریم آلومینیومی Deltabox به همراه تعلیق معکوس ۴۳ میلی متری در جلو و ترمزهای دیسکی دوتایی ۲۲۰ میلی متری در جلو، این موتور سیکلت را برای رانندگی اسپرت و پیست مناسب می سازد. ظرفیت باک حدود ۱۷ لیتر و از تقاع صندلی نزدیک به ۸۵۰ میلی متر است که تجربه رانندگی پویا و قابل کنترل را تضمین می کند. در سال ۲۰۲۵، نسخه های YZF-R6 به روزرسانی نشده اند؛ اما مدل Race Base برای استفاده در پیست با قیمت کارخانه ای حدود ۹ هزار و ۴۶۱ دلار آمریکا عرضه می شود.

تلگرام

Telegram

روش تهیه روغن موتور مناسب چیست؟

بیشتر خودروهای موجود در بازار کشورمان مجهز به پیشرانه احتراق داخلی هستند و ماهیت این نوع پیشرانه ها به دو دسته بنزینی و دیزلی تقسیم می شود. در عین حال استهلاک پیشرانه های بنزینی به دلیل ساختار خاصی که دارند، همواره بالاست. بر این اساس استفاده از روغن موتور مناسب و مطلوب در این مدل پیشرانه ها به عنوان یکی از پارامترهای سیستم خنک کننده موتور، سهم چشمگیری در کاهش استهلاک آن ها دارد. حال سوال این است که مالکان خودروها از چه مراکزی می توانند روغن موتور با کیفیت و با قیمت مصوب خریداری کنند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

مالکان خودروهای بنزینی و دیزلی برای انتخاب و تهیه روغن موتور مناسب، تنها باید به نمایندگی های فروش سازندگان روغن موتور مراجعه کنند. در عین حال ممکن است قیمت روغن موتور در برخی نمایندگی ها در مقایسه با بازار آزاد تا حدی گران باشد که این مساله با توجه به کیفیت مطلوب محصول ارائه شده در نمایندگی ها، نمی تواند اهمیت چندانی برای مالکان خودروها داشته باشد.

غلامی

متأسفانه این روزها در بازار قطعات پدکی شاهد ارائه نمونه های تقلبی قطعات و حتی سیالات مهم در خودرو مانند روغن موتور هستیم که بسته بندی آن ها شباهت زیادی به نمونه اصل دارد و تشخیص اختلاف بین قطعات اصلی و تقلبی کار چندان ساده ای نیست. بنابراین بهترین راه برای خرید روغن موتور باکیفیت و اصل که از قیمت مناسبی نیز برخوردار باشد، مراجعه به نمایندگی های فروش سازندگان روغن موتور است. در عین حال در این بخش نظارت کارخانه های مادر روی فعالیت نمایندگی ها با هدف جلوگیری از سوءاستفاده احتمالی نیز ضروری به نظر می رسد.

بیگی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

ضعف در طراحی خودرو!

«خودرو چینی مدل ۱۳۹۸ دارم که حدود ۳۰ هزار کیلومتر کار کرده است و مدتی بود حین حرکت با سرعت بالای ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت، صدای زیادی از بخش عقب خودرو به گوش می رسید. با مراجعه به صافکاری، تکنسین مربوطه درهای خودرو را رگلاژ کرد؛ اما باز هم مشکل برطرف نشد. پس از آن با مراجعه به نمایندگی مربوطه، تکنسین این مرکز ضمن بررسی کامل خودرویم تشخیص داد که این صدا تنها به ضعف در طراحی ستون های C خودرو مربوط می شود و هیچ راه حلی برای برطرف کردن آن وجود ندارد!

۰۹۳۷***۱۳۴۷

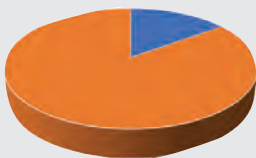
نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۷۰

گزینه ۱ ۱۵ درصد

گزینه ۲ ۵۵ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تا چه میزان نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی می تواند در برآورد صحیح وضعیت خودروها تاثیر گذار باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۱۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۸۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۴۷۱

رعایت کدام یک از موارد زیر می تواند سبب ارتقای ایمنی رانندگی در کشور شود؟

- ۱- بررسی مرتب وضعیت جسمی و روحی رانندگان باسن بالای ۶۰ سال
- ۲- سخت گیری بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی در مورد هدایت موتور سیکلت ها توسط نوجوانان

سیستم مدیریت باتری نقش پررنگی در خودروهای برقی دارد؛ پدیده فرار حرارتی در خودروهای برقی



مهرداد عرب زاده

دکترای برقی قدرت

«در یک خودرو برقی، زمانی که دمای یک سلول از یک باتری از حداکثر دمای قابل تحمل آن بیشتر شود، واکنش های شیمیایی به شدت گرمایی در آن رخ می دهد و حرارت تولید شده به سلول های مجاور سرایت کرده و به صورت زنجیره ای و غیر قابل کنترل در سبایر بخش های یک باتری گسترش می یابد که در نهایت منجر به آتش سوزی و حتی انفجار باتری می شود. به این پدیده فرار حرارتی (Thermal Runaway) گفته می شود. از جمله علل وقوع پدیده فرار حرارتی در باتری خودروهای برقی می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- افزایش بیش از حد دمای باتری به دلیل عملکرد نامطلوب سیستم خنک کاری آن
- اضافه شارژ باتری به دلیل عملکرد نامطلوب سیستم حفاظت از اضافه شارژ
- آسیب مکانیکی وارد شده به باتری و ایجاد اتصال کوتاه داخلی در آن



برای جلوگیری از وقوع پدیده فرار حرارتی در خودروهای برقی، سیستم مدیریتی باتری (Battery Management System) وظایف حیاتی زیر را ایفا می کند:

- بالانس نگه داشتن شارژ سلول های یک باتری برای جلوگیری از اضافه شارژ و اضافه شارژ
- خنک سازی مناسب باتری ها از طریق پایش دائمی آن و فعال سازی به موقع سیستم کولینگ

علاوه بر نقش پراهمیت سیستم BMS، راهکارهای مختلفی توسط سازندگان خودروهای برقی برای کاهش احتمال وقوع پدیده فرار حرارتی به کار گرفته شده است که از آن جمله، افزایش ایمنی یک باتری در مقابل ضربات مکانیکی، استفاده از باتری های باکیفیت ساخت سازندگان مطرح و استفاده از مواد مقاوم در برابر حرارت برای جلوگیری از گسترش آتش سوزی بین سلول ها در یک باتری است.



استفاده از مواد ضد اشتعال برای جلوگیری از گسترش حرارت

سیستم مدیریت حرارت باتری در خودروهای برقی

پیامک

SMS

کاهش قدرت موتور خودرو

خودرو پژو پارس موتور معمولی دارم و چندی است حین حرکت در سر بالایی ها با دنده دو یا سه، خودرو به اصطلاح کم می آورد. علت چیست؟

۰۹۱۶***۲۴۸۱

«ممکن است در سیستم سوخت رسانی خودرو شما مانند رگلاتور سوخت و یا پمپ بنزین مشکلی ایجاد شده باشد که در این صورت باید ضمن بررسی وضعیت این سیستم، مشکل احتمالی برطرف شود.

همچنین باید سیستم انتقال قدرت خودرو و شما نیز مورد بررسی قرار گیرد. به عبارت ساده تر دیسک و صفحه کلاچ خودرو شما به اصطلاح تمام شده و نیاز به تعویض دارد. در این مرحله از عیب یابی، در گام نخست دیسک و صفحه کلاچ خودرو شما باید تعویض شود و در گام بعدی باید وضعیت بلبرینگ کلاچ و دوشاخه کلاچ نیز بررسی و در صورت وجود مشکل در این بخش نیز قطعات تعویض شوند.

در عین حال اگر خودرو شما دو گانه سوز باشد، باید به این نکته توجه داشته باشید که هر ۶ ماه یا هر ۱۰ هزار کیلومتر یک بار نیاز است که سیستم سوخت رسانی خودرو شما مورد بررسی قرار گیرد و در صورت نیاز قطعات آن تعویض شود.

به عبارت دیگر زمانی که پیشرانه خودرو با دو نوع سوخت متفاوت و با شرایط احتراق کاملاً متفاوت کار می کند، قطعات سیستم سوخت رسانی از جمله رگلاتور، ریل سوخت یا انژکتورها باید اورهال شده یا در صورت نیاز و با توجه به عمر مفید هر قطعه تعویض شوند.

در نظر داشته باشید که اگر سیستم سوخت رسانی خودرو شما سالم باشد، نیاز است که سیستم جرقه زنی آن که شامل شمع ها و وایرها می شود، مورد بررسی قرار گیرد و در صورت نیاز تعویض شود.

حال اگر خودرو شما تنها با یک نوع سوخت یعنی بنزین کار می کند، هر دو بخش سیستم سوخت رسانی و سیستم جرقه زنی باید مورد بررسی قرار گیرند و در صورت نیاز قطعات آن ها تعویض شود.

خرابی رگلاتور سوخت

خودرو پراید مدل ۱۳۹۶ دو گانه سوز دارم و مدتی است از خودرویم وقتی روی حالت گاز قرار گرفته، صدای عجیبی به گوش می رسد؛ اما در حالت بنزین این چنین نیست؛ مشکل چیست؟

۰۹۳۳***۸۷۵۷

«در ابتدا باید گفت فرآیند عیب یابی از راه دور نمی تواند دقیق و صحیح باشد. در عین حال این مشکل کلی است و تمام اجزا و قطعات پیشرانه خودرو باید مورد بررسی قرار گیرد. بر این اساس اگر خودرو شما در زمان استفاده از سوخت گاز صدای بدی تولید کند، باید تمام قطعات مانند سیستم های جرقه زنی و سوخت رسانی مورد بررسی قرار گیرد.

امایکی از دلایل اصلی بروز این مشکل، خرابی در انژکتورهای موتور است. زیرا اگر انژکتورها به خوبی سوخت را پاشش نکنند، صدای خاصی از آن به گوش می رسد.

هر چند که ریل سوخت نیز اگر مشکل داشته باشد، چنین صدایی را تولید می کند. بنابراین در این حالت انژکتورها و ریل سوخت نیاز به تعویض دارد تا مشکل برطرف شود. اما این نکته را نیز فراموش نکنید که تنها این مشکل به دلیل خرابی انژکتور و ریل سوخت ایجاد نمی شود؛ بلکه اگر رگلاتور فشار سوخت نیز معیوب شود، فشار سوخت تنظیم نمی شود و کارکرد موتور را با مشکل مواجه می کند. از سوی دیگر در زمان خرابی این قطعه صدای خاصی تولید می شود که به منظور خرابی این قطعه مکانیکی است. بر این اساس ابتدا باید رگلاتور فشار سوخت تعویض شود و اگر این صدا برطرف نشود، باید دو قطعه انژکتور و ریل سوخت نیز تعویض شود.

ارزش ۱۱ میلیارد تومان توسط خودروهای شوتی از شهرهای جنوبی به اطراف تهران منتقل و سپس توسط وانت در انباری در کهریزک دپو شده که فاقد هرگونه اسناد و مدارک گمرکی بوده است.» وی در ادامه اظهار داشت: «متهم دستگیر و با تشکیل پرونده، به مرجع قضائی معرفی شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی از کشف انبار لاستیک قاچاق در جنوب تهران خبر داد. به گزارش «فارس»، مهدی افشاری اظهار داشت: «۹۲۵۶ حلقه لاستیک سواری قاچاق در انباری در کهریزک کشف و ضبط شد.» وی گفت: «در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد مقادیری لاستیک سواری قاچاق خارجی به



لاستیک‌های قاچاق به بازار نرسید



بانوآوری، تنوع محصولات و رهبری در بازار تایر جهانی شکل گرفت؛

نتایج موفقیت آمیز «بريجستون» در پاييز ۲۰۲۵

موفقیت تایر Potenza Sport در تست‌های تخصصی و عرضه محصولات جدید با فناوری روز، نشان می‌دهد Bridgestone همواره کیفیت بالا و نوآوری را سرلوحه کار خود قرار می‌دهد.

رشد خودروهای SUV، ماشین‌آلات صنعتی و نیاز به تایرهای تخصصی، شرکت را به توسعه محصولات مطابق نیازهای آینده سوق داده است. در نهایت این اقدامات موجب می‌شود Bridgestone در بازارهای جهانی و بازارهای نوظهور جایگاه خود را مستحکم کند.

گزارش پاییز ۲۰۲۵ European Rubber Journal نشان می‌دهد که Bridgestone با ترکیب کیفیت، نوآوری، تنوع محصول و استراتژی هوشمندانه توانسته جایگاه خود را در صنعت تایر تثبیت کند. چه برای رانندگان خودروهای اسپرت و خانوادگی و چه برای ماشین‌آلات صنعتی و سنگین، گزینه‌های Bridgestone پاسخگوی نیازهای متنوع بازار جهانی هستند.

باین روند، برند Bridgestone همچنان نماد کیفیت، عملکرد بالا و نوآوری پایدار در صنعت تایر باقی خواهد ماند.



این شرکت دیگر تنها بر تایرهای سواری تمرکز ندارد؛ با ورود به بخش صنعتی، SUV و خودروهای کاربردی، ریسک وابستگی به یک بازار کاهش یافته است.

پوشش گسترده بازارها و تنوع در سید محصولات است و نیازهای مختلف رانندگان را پاسخ می‌دهد. تحرکات پاییز ۲۰۲۵ Bridgestone چند نکته مهم را نشان می‌دهد؛

هندلینگ در پیچ‌ها کسب کرد.

این موفقیت نشان می‌دهد که Bridgestone علاوه بر تایرهای معمولی، برای خودروهای اسپرت و پر قدرت نیز گزینه‌ای برتر و قابل اعتماد باقی مانده است.

Bridgestone با معرفی تایر صنعتی جدید VH-IND نشان داد که به بازار ماشین‌آلات صنعتی و سنگین توجه ویژه‌ای دارد.

این تایر مخصوص بیل یک‌هو، تله‌هادر و ماشین‌آلات مشابه طراحی شده و با بدنه مستحکم، آج عمیق و مقاومت بالا در زمین‌های سخت، ۱۲٪ نیروی کشش بیشتر و حدود ۵۰۰ کیلوگرم ظرفیت بار بیشتر نسبت به نمونه‌های استاندارد ارائه می‌دهد.

برای بازار خودروهای SUV، کراس‌اوور و وانت‌های سبک، Bridgestone تایر Alenza Prestige را معرفی کرده است. این تایر با طراحی آج پیشرفته، تکنولوژی کاهش مقاومت غلتشی برای صرفه‌جویی در مصرف سوخت و دوام بالا در شرایط مختلف جاده‌ای، برای خودروهای خانوادگی و SUV بهینه‌سازی شده است.

این محصول نشان‌دهنده استراتژی Bridgestone برای



در فصل پاییز ۲۰۲۵، گزارش «Tire Tracker European/November/December 2025» از Rubber Journal نشان می‌دهد که شرکت Bridge-stone همچنان در خط مقدم صنعت تایر جهانی قرار دارد. از موفقیت در تست تایرهای اسپرت و عملکرد بالا گرفته تا عرضه محصولات جدید برای خودروهای SUV و ماشین‌آلات صنعتی، همه شواهد حکایت از استراتژی دقیق این برند برای حفظ جایگاه و توسعه بازار دارد. یکی از دستاوردهای برجسته Bridgestone در این بازه، موفقیت تایر Potenza Sport است.

این تایر در آزمایش ۲۰۲۵ مجله معتبر EVO در رده نخست قرار گرفت و بالاترین امتیازها را در دسته‌های ترمز در مسیر خیس، کنترل فرمان در شرایط مرطوب و

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت-سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-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 تویوتا-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





تهران را پاک بگردیم





جدید (ABSEvo) مشترک با برند Bosch مجهز شده که با فناوری ترمز با سیم (brake-by-wire) ادغام شده و در شرایط مختلف جاده‌ای عملکرد پایداری دارد. این کنترلر جدید با سیستم پایداری الکترونیکی (ESC) هماهنگ شده تا قدرت ترمز را دقیق تر و قابل پیش‌بینی تر توزیع کند؛ چه روی سطوح خشک و چه روی سطوح لغزنده. ترمزهای Purosangue پوروسانگوئه علاوه بر توقف سریع در سرعت‌های بالا، به‌راندازه کمک می‌کنند در مانورهای ناگهانی و رانندگی اسپرت قدرت کنترل بیشتری داشته باشد. یک ضرورت برای اس‌یووی لوکسی که بیش از ۷۱۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند.

فراری Purosangue پوروسانگوئه، نخستین اس‌یووی با عملکرد واقعی از خانه افسانه‌ای مارانلو نه‌فقط به‌دلیل پیش‌رانه V12 قدرتمندش شهرت دارد، بلکه به‌واسطه سیستم ترمز پیش‌رفته و مهندسی شده آن نیز یکی از برترین‌های این کلاس محسوب می‌شود. این خودرو از ترمزهای دیسکی سرآمیکی کربنی در هر چهار چرخ بهره می‌برد که قطر آن‌ها در جلو حدود ۳۹۸ میلی‌متر و در عقب حدود ۳۸۰ میلی‌متر است. همراه با کالیپرهای چندپیستونه که قدرت توقف بسیار بالایی ارائه می‌دهند؛ ترکیبی که در اس‌یووی‌های اسپرت سطح بالا نادر است. علاوه بر سخت‌افزار قدرتمند، Purosangue پوروسانگوئه به سیستم ABS نسل



سیستم ترمز بی نظیر فراری «پوروسانگوئه»

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

آیا قیمت‌گذاری دستوری خودرو را ارزان‌تر کرده است؟

سیاست کنترل قیمتی با هدف حمایت از مردم اجرا شد؛ اما نتیجه آن زیان تولیدکنندگان، نارضایتی مصرف‌کنندگان و رکود در صنعت خودرو بوده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

در حالی که قطعه‌سازان با بحران‌هایی چون قطع برق و گاز، کمبود منابع و فشارهای مالی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، همچنان با مدیریت و خلاقیت توانسته‌اند چرخه تولید را زنده نگه دارند. با این حال، به گفته کارشناسان ریشه اصلی نابسامانی‌ها در قیمت‌گذاری دستوری و مدیریت دولتی نهفته است؛ دو مانعی که صنعت را از پیشرفت باز داشته‌اند. در ادامه، گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با کیا داود اسفندیاری، کارشناس صنعت خودرو را خواهید خواند:

درباره چالش‌های قطعه‌سازان به‌ویژه در حوزه تامین انرژی و مواجهه آن‌ها با قیمت‌گذاری دستوری برایمان بگوید؟

قطعه‌سازها در ایران با عدد و رقم‌های بزرگ و مشکلات جدی مواجه هستند؛ اما با وجود همه این‌ها می‌توانند از موانع عبور کنند. آن‌ها با قطع برق، قطع گاز، کمبودها و دها مانع دیگر روبه‌رو هستند؛ اما به‌ر حال با مدیریت و تدبیر خودشان این شرایط را رد می‌کنند. مساله آزاردهنده برای آن‌ها مشکلات حل‌نشده نیست؛ بلکه رفتارهای آزاردهنده عا مدانه پاشی از ناآگاهی دولت‌هاست. به بیان دقیق‌تر، دو عامل بیش از همه آن‌ها را آزار می‌دهد: نخست، قیمت‌گذاری دستوری و دوم، دولتی بودن خودروسازی‌ها. این دو پدیده چنان بر صنعت قطعه‌فشار می‌آورند که دیگر مشکلات فنی و زیرساختی در برابرشان رنگ می‌بازد.

درباره مدیریت دولتی خودرو سازها و مشکلاتی که در این خصوص وجود داشته توضیح دهید؟

وقتی ساختار مدیریت در خودروسازی دولتی است، حتی در شرایط یکسان، تفاوت عملکرد کاملاً آشکار می‌شود. در همین خصوص از ابتدای امسال تاکنون، قطع برق و گاز برای همه تولیدکنندگان بوده، چه برای خودروساز دولتی و چه برای خودروساز خصوصی و چه قطعه‌سازان کوچک و بزرگ. شرایط بحرانی برای همه یکسان بوده، اما نتیجه متفاوت است؛ ایران خودرو ۱۳ درصد افزایش تولید داشته و خودروساز دولتی ۳۷ درصد کاهش. چرا؟ تفاوت در نوع مدیریت است. این تفاوت نشان می‌دهد که شیوه‌داره دولتی جواب نمی‌دهد. مدیران دولتی غالباً در گیر بوروکراسی، تصمیم‌گیری‌های سیاسی و عدم پاسخگویی هستند؛ نتیجه آن هم کاهش بهره‌وری و رکود در تولید است. بنابراین مدیریت دولتی در صنعت خودرو تبدیل به مانعی بر سر راه رشد شده است.

شما از قیمت‌گذاری دستوری به‌عنوان یکی از آزاردهنده‌ترین مسائل در بحث تولید خودرو یاد کردید. به نظر تان چرا این سیاست برخلاف هدفی که دارد و آن حمایت از مصرف‌کننده بوده، به چنین سطحی از انتقاد رسیده است؟

تجربه عملی نشان داده که قیمت‌گذاری دستوری تنها صنعت را نابود می‌کند. اجازه دهید مثالی بزنم تا موضوع روشن شود: در بازار ایران، هیچ‌کس امروز به‌رحان کمبود کفش، کیف یا انواعی از پوشاک را ندارد؛ چرا که دولت در قیمت‌گذاری این کالاها دخالت نمی‌کند. تولیدکننده و مصرف‌کننده در بازار آزاد تعادل را پیدا می‌کنند؛ کیفیت بالا می‌رود، تنوع زیاد می‌شود و رقابت معنا پیدا می‌کند.

اما همان دولت وقتی وارد خودروسازی می‌شود و قیمت‌ها را دستوری تعیین می‌کند، همه ضرر می‌کنند: کارخانه‌ها زیان‌انباشته دارند، قطعه‌سازها زیان می‌بینند، مردم نارضی هستند و حتی خود دولت هم گله‌مند است. این بازی اشتباهی است که در همه‌جای دنیا به تجربه شده و همیشه به ورشکستگی و فساد ختم می‌شود. در واقع، این سیاست نه عدالت می‌آورد، نه ارزانی؛ فقط نابسامانی تولید و نارضایتی عمومی ایجاد می‌کند. به‌تازگی نیز وزیر اقتصاد اعلام کرد که قیمت‌گذاری دستوری عامل فساد، فقر و ورشکستگی است و باید به تدریج حذف شود. این سخن، به‌نوعی پذیرفتن اشتباه گذشته است. یعنی حتی در سطح بالای دولت هم درک شده که این روش جواب نداده است.



اگر بخواهید پیام ضرورت حذف قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو را مستقیم به مسئولان منتقل کنید، چه نکته یا هشدار کلیدی را مطرح می‌کنید؟

باید از مسئولان حامی قیمت‌گذاری دستوری پرسید آیا این سیاست در عمل به هدف حمایت از مردم نزدیک شده است؟ آیا مردم امروز می‌توانند خودرو را نسبت به گذشته ارزان‌تر خریداری کنند؟ حتماً پاسخ خیر است. علاوه بر این، آیا قیمت‌گذاری دستوری دلار توانسته نرخ ارز را کنترل کند؟ پاسخ باز هم منفی است. این سیاست نه در حوزه خودرو، نه در بازار ارز و نه در هیچ بخش دیگری نتیجه‌ای در پی نداشته است. بنابراین ما امروز به‌خوبی می‌دانیم که این مسیر اشتباه است و اگر هنوز کسانی از آن دفاع می‌کنند، احتمالاً همچنان در دام منافع گروه‌های ذی‌نفع گرفتار مانده‌اند. برخی از این ذی‌نفعان از وضع موجود بهره می‌برند؛ بعضی‌ها از روی نادانی به علم و تجربه جهانی بی‌اعتنا هستند و متأسفانه عده‌ای هم شاید عا مدانه و در راستای منافع بیگانگان عمل می‌کنند. نتیجه آن نیز همین وضعیت آشفته امروز صنعت خودرو و قطعه‌سازی است.

خشم مردم از صنعت خودرو کاملاً قابل درک است. اما خود صنعت خودرو قربانی است؛ نه عامل اصلی بحران. این صنعت، دیو ترسناک یا نیروی شر نیست، بلکه گرفتار سیاست‌های اشتباه و ساختار معیوب شده است

با توجه به آن چه مطرح شد، به نظر تان اگر از فردا قیمت‌گذاری دستوری حذف شود، آیا صنعت قطعه می‌تواند خیلی سریع به روزهای اوج خود برگردد؟

بله؛ چرا که قطعه‌سازان بر خلاف ظاهر بحران زده صنعت، واقعا شجاعانه در حال بقا هستند. ببینید وقتی برق قطع می‌شود، آن‌ها با ژنراتور کارشان را ادامه می‌دهند؛ وقتی گاز قطع می‌شود، شیفت کارشان را تغییر می‌دهند؛ برنامه‌ریزی تولید را اصلاح می‌کنند و به‌ر شکل ممکن مسیر را ادامه می‌دهند. مدیریت واقعی یعنی همین انعطاف و سازگاری در شرایط سخت، نه صرفاً صدور دستور از بالا. اما مشکل اصلی همچنان در بالادست است. تاثیر صنعت خودرو در بیش از ۴۴ رشته صنعتی سرریز می‌کند. هر حرکت در این حوزه، زنجیره‌ای از تحولات در صنایع فلزی، الکترونیک، پلیمری، ریخته‌گری، طراحی صنعتی و حتی هوا-فضا ایجاد می‌کند. مثل صنعت دایکست که وقتی فناوری جدیدی در آن ایجاد شود، اثر آن به سیستم‌های موتوری، الکترونیکی و حتی لوازم خانگی هم می‌رسد. همان‌طور که باتری‌های لیتیومی ابتدا در خودروها مطرح شدند و بعد به جاروبرقی، سشوار و صدها کالای دیگر راه پیدا کردند. یعنی اگر صنعت خودرو رشد کند، سایر صنایع هم رشد می‌کنند و برعکس، اگر بماند در رکود و سیاست‌زدگی، کل صنعت کشور آسیب می‌بیند.

با وجود اهمیت این صنعت، چرا در بین مردم تا این اندازه نارضایتی وجود دارد؟

خشم مردم از صنعت خودرو کاملاً قابل درک است. مردم مشکلات را با محصول نهایی می‌بینند؛ قیمت بالا، کیفیت پایین، تاخیر در تحویل، خدمات پس از فروش ناکافی و تفاوت با آن‌چه در جهمان می‌بینند. طبیعی است که تصور کنند خودرو سازان مقصر اصلی هستند. اما نکته‌ای که همواره بر آن تاکید کرده‌ام این است که خود صنعت خودرو قربانی است؛ نه عامل اصلی بحران. این صنعت، دیو ترسناک یا نیروی شر نیست، بلکه گرفتار سیاست‌های اشتباه و ساختار معیوب شده است. مهندس، طراح و صنعتگر ایرانی در ذات خود توانمند است؛ اما وقتی ریل‌های اقتصادی اشتباه چیده می‌شود، نتیجه آن همین نابسامانی می‌شود.

منظور تان از «قربانی سیاست‌های اشتباه» دقیقاً چیست؟ چه سیاست‌هایی باعث شدند صنعت خودرو از مسیر اصلی خود خارج شود؟

اگر از ابتدا مسیر اقتصاد کشور رقابتی و بر پایه دانش و تخصص واقعی پیش می‌رفت، امروز صنعت خودرو ایران در جایگاه دیگری بود. به‌عنوان مثال فرض کنید آقای خیامی، موسس ایران خودرو می‌توانست با همان الگوی رقابتی ادامه دهد و بالای سر کارخانه‌اش بماند. در آن صورت، ممکن بود امروز ایران خودرو معادل هیوندایی یا هوندا باشد؛ با صادرات جهانی، محصولات به‌روز و کارکنانی حرفه‌ای. اما چه شد؟ ساختارهای رفاقتی، اقتصاد ذی‌نفعان، دیدگاه‌های شبه‌سویالیستی و اقتصاد دولتی، شالوده رقابت را از بین بردند. صنعت خودرو به جای آن‌که بر محور نوآوری و کیفیت رشد کند، گرفتار بوروکراسی و سهم‌بری‌های سیاسی شد. نتیجه این شد که یکی از مهم‌ترین صنایع کشور، به‌جای شکوفایی، دچار درجا زدن و اتهام‌های بی‌پایه شد.

شما اشاره کردید که اگر ریل‌ها درست گذاشته شوند، صنعتگر خودش پیش می‌رود. این «ریل‌گذاری درست» دقیقاً چه شکل است؟

منظور از ریل‌گذاری درست، فراهم کردن شرایط رقابت آزاد، امنیت سرمایه‌گذاری و احترام به تخصص است. یعنی باید دولت از دخالت مستقیم در تولید و قیمت خارج شود و نقش ناظر و راهبر بگیرد، نه بازیگر. اگر دولت دست از دخالت بردارد، صنعتگر خودش می‌داند چطور کارش را توسعه دهد. مهندس ایرانی، طراح ایرانی و کارگر متخصص، همه می‌خواهند پیشرفت کنند. آن‌ها به دنبال فرصت هستند، نه دستور. فقط باید مسیر را باز کرد و از سوداگری سیاسی در این صنعت فاصله گرفت.

وقتی قواعد بازی روشن و عادلانه باشد، همان مهندسان و قطعه‌سازانی که امروز در شرایط سخت با ژنراتور و بدون حمایت کار می‌کنند، می‌توانند ایران را به یکی از قطب‌های صنعتی منطقه تبدیل کنند. ظرفیت آن وجود دارد؛ تنها باید سیاست‌گری از حالت اختلال خارج شود.

اتخاذ شده است.» وی از صدور اطلاعیه‌هایی در خصوص اعلام وضعیت جوی محورهای مواصلاتی به تشکل‌های صنفی و شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر مبنی بر اعلام مسیرهای دارای شرایط محدودیت و ممنوعیت تردد خبر داد و افزود: «شرکت‌های حمل‌ونقل از طریق ارسال پیامک و تماس تلفنی نسبت به اطلاع‌رسانی درباره محدودیت و ممنوعیت تردد ناوگان در برخی از محورهای مواصلاتی اقدام کرده و جایگزینی ناوگان و سرویس‌دهی به‌محض ایجاد شرایط جوی مساعد را در دستور کار قرار بدهند.»

مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: «با صدور هشدارهای هواشناسی، تمهیدات لازم برای برقراری سفرهای ایمن ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافر جاده‌ای در شرایط نامساعد جوی اتخاذ شده است.» مرتضی الله‌بازی، مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر، گفت: «به منظور برقراری سفرهای ایمن ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافری در شرایط نامساعد جوی، آمادگی‌های لازم برای فعالیت فعالان و دست‌اندرکاران سفرهای بین‌شهری در سطح استان‌های کشور



تدابیر اضطراری برای کاهش خطر سفرهای جاده‌ای



حمل و نقل جاده‌ای باید یارانه هدفمند داشته باشد؛

ناوگان مسافری در جاده فرسودگی



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

از گذشته‌های دور تا امروز اتوبوس همیشه در زندگی روزمره ما حضور داشته و زمانی از مظاهر مدرنیته به حساب می‌آمده. در حال حاضر این وسیله نقلیه پرطرفت یکی از ابزارهای واجب و ضروری در جابه‌جایی مسافر چه در شهر و چه در جاده است. ناوگان جاده‌ای مسافری از ارکان حمل و نقل در کشور به شمار می‌رود و این پتانسیل را دارد که همه محورهای اصلی و فرعی را پوشش بدهد. اما نزدیک به دو دهه است که این بخش مهم از مشکلات عیدپدهای رنج می‌برد. فرسودگی ناوگان، تولید پایین، تحریم‌های بین‌المللی، وضعیت جاده‌ها، نرخ کرایه و سوخت و... از مشکلاتی هستند که توان اتوبوسرانی بین شهری را تحلیل برده است و حمل و نقل مسافری در کشور نیز مانند حمل و نقل باری دچار چالش‌های جدی است.

فرسودگی زیاد یکی از معضلات است

فرسودگی اتوبوس‌های مسافری، یکی از معضلات جدی سیستم حمل‌ونقل کشور به‌خصوص در جاده‌هاست. موضوعی که بارها نیز مورد انتقاد قرار گرفته، اما دلایل

متعددی برای عدم نوسازی این ناوگان اعلام شده که به نظر می‌رسد، صرف‌نظر از منطقی یا غیرمنطقی بودن، نتیجه این عدم نوسازی چیزی جز به خطر افتادن جان صدها تن از مسافران این ناوگان نخواهد بود.

فرزانه صادقی، وزیر راه و شهرسازی پیش از این گفته بود: «کمبود اتوبوس‌های بین‌شهری مشهود است و این کمبود وقتی بیشتر نمود پیدا می‌کند که به جهت مراسم دینی و مذهبی در ایام اربعین و ۲۸ صفر مجبور می‌شویم ناوگان را برای رساندن مسافران به مرزها سوق بدهیم. ضمن این‌که این کمبودها و مشکلات در سایر بخش‌ها مثل بخش ریلی هم هست.»

رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای هم اعلام کرده بود: «نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و اتوبوسی را با اولویت در دستور کار داریم و برای بخش اتوبوسی تفاهم‌نامه‌ای با ۵ تولیدکننده داخلی برای ساخت و تولید ۱۲۵۰ دستگاه اتوبوس در مدت زمان یک سال منعقد کرده‌ایم که برای اجرای این پروژه ۱۵ همت تسهیلات باید تامین شود و این یک اقدام بسیار مهم است. همچنین براساس قوانین بالادستی و ماموریت‌های سازمانی ۳۰ شاخص عملکردی را برعهده داریم و اجرای این ۳۰ شاخص را هر سال برنامه ریزی می‌کنیم. نوسازی ناوگان ماشین‌آلات راهداری در اولویت سازمان قرار دارد و ۱۲۰۰ دستگاه ماشین‌آلات سنگین باید نوسازی شود که نوسازی بیش از ۸۰۰ دستگاه انجام شده است.»

با توجه به شرایط و نیازهای کشور بین ۷ الی ۸ هزار اتوبوس کمبود داریم؛ ۲۰ سال است که شرکت‌های



داخلی، تولیداتی نداشتند و این چرخه را راه می‌اندازیم. البته علاوه بر ۱۲۵۰ اتوبوس داخلی ۲ هزار اتوبوس هم وارداتی خواهد بود هر چند که واردات اتوبوس هم کار سختی است.

وضعیت هشدار در ناوگان!

اما کارشناسان و دست‌اندرکاران این حوزه از فرسودگی ناوگان و کمبود نقدینگی می‌گویند و تداوم این وضعیت را به صلاح نمی‌بینند.

سپهیل میرمهدی، رئیس اتحادیه صنف مسافربری استان تهران درباره قیمت بالای اتوبوس‌های جاده‌ای و عمر بالای ناوگان مسافری گفته که وضعیت ما در حوزه میزان ناوگان و عمر ناوگان در وضعیت هشدار است. حمل و نقل بیرون شهری و درون شهری اصلاً وضعیت خوبی ندارد و بدتر از این نمی‌شود.

وی تأکید کرده قیمت بالای اتوبوس‌های جاده‌ای و عمر بالای ناوگان مسافری به مشکلات موجود دامن می‌زند و امکان نوسازی را می‌گیرد.

یک سری اتوبوس وارد شده و برخی شرکت‌ها نیز اتوبوس تولید کرده‌اند اما قیمت‌شان بالای ۲۰ میلیارد است. با قیمت بلیت ۳۰۰ - ۴۰۰ هزار تومانی، چگونه ۳۰ - ۲۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری روی یک اتوبوس انجام شود؟ عمر ناوگان مسافری ایران هم حدود ۱۰ سال از استاندارد جهانی بالاتر است. حمل و نقل جاده‌ای باید

یارانه هدفمند داشته باشد. بیشترین یارانه در برخی از کشورها در حوزه حمل و نقل است. یک اتوبوس که ۴۰ نفر را حمل می‌کند، نباید مورد حمایت قرار بگیرد؟ وزارت راه اگر می‌خواهد با این قیمت‌ها بلیت‌فروشی شود، لوازم و قطعات را یارانه‌ای بدهد.

در همین حال محمدرضا رضایی، رئیس کمیسیون عمران مجلس اعلام کرده بود از ۱۴ هزار اتوبوس برون شهری موجود در کشور حداکثر ۷ هزار اتوبوس می‌تواند مسیرهای متوسط و طولانی را طی کند این نشان می‌دهد که ما وضعیت اسفباری در حوزه اتوبوس بین شهری داریم و حتماً باید نوسازی ناوگان در این حوزه صورت بگیرد. بررسی‌ها نشان می‌دهد عمر متوسط اتوبوس‌های برون شهری بیش از ۱۵ و نیم سال است؛ این بدان معناست که ما اتوبوس‌هایی با عمر ۲۰ الی ۳۰ سال داریم که در حال جابه‌جایی مسافر در جاده‌های کشور هستند.

بازگشت سرمایه در این حوزه اصلاً امکان‌پذیر نیست. بخش خصوصی احساس می‌کند که سرمایه‌گذاری در این حوزه پاسخگو نیست؛ در این خصوص یا باید قیمت بلیت اتوبوس افزایش پیدا کند که امکان ندارد یا این‌که باید در قالب پرداخت یارانه و تسهیلات از رانندگان و صاحبان اتوبوس‌ها حمایت شود. ضمن این‌که با وجود وضع قانون، عدم هماهنگی بین وزارت صمت و راه و شهرسازی باعث شده که نتوانیم از ظرفیت قانونی برای نوسازی ناوگان استفاده کنیم به‌ویژه در بحث تامین ارز و ثبت سفارش‌ها با مشکلات جدی روبه‌رو هستیم.



فونیکس



F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۰ دی ماه ۱۴۰۴ سال یازدهم، شماره ۲۴۷۱

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ 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
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - 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



ایمنی بالای ولوو با تمرکز بر پایداری

«کمپین تبلیغاتی ولوو XC40 با تمرکز بر ایمنی، پایداری و سبک زندگی مدرن شهری طراحی شده است. ولوو در این کمپین XC40 را نه فقط یک شاسی بلند جمع و جور، بلکه همراهی هوشمند برای نسل جدید معرفی می کند. استفاده از تصاویر مینیمال، پیام های ساده و روایت های انسانی، نشان دهنده فلسفه اسکاندیناویایی برند ولوو است. تأکید بر فناوری های کمک راننده، نسخه های هیبریدی و برقی و توجه به محیط زیست بخش مهمی از این کمپین را تشکیل می دهد.»



کیا ام سی X5

با ۳۰ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و
۹۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فونیکس تیگو ۷ پرومکس

با ۴۰ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۴ میلیارد تومان
ارزش گذاری شد



پیکاپ کارون با

۲ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۳۱۸
میلیون تومان ارزش گذاری شد



پژو ۲۰۷ دنده ای

هیدرولیک TU5P با ۲۵ میلیون تومان
کاهش قیمت در بازار یک میلیارد و
۲۹۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



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