



شرکت سایپا مجاز به عرضه و فروش خودرو آریا شد

۲ صفحه

استارت Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

آرامش ظاهری در بازاری پرریسک

جهش نرخ ارز در ماه‌های اخیر و نزدیک شدن آن به سطوح بی‌سابقه، اثر خود را تقریباً روی همه بازارهای کالایی گذاشته است؛ از اقلام اساسی گرفته...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

خودروهای هیبرید پلی منطقی بین بنزینی فعلی و برقی آینده هستند؛

نقش صنعت خودرو در کاهش ناترازی انرژی

۴ صفحه

۹ محصول سواری گروه بهمن از طریق مزایده به فروش می‌رسند

۷ صفحه

آیا خودروهای خردران ایمن هستند؟

تحول در مسیر آینده

۸ صفحه

خودروهای خارجی همچنان گران می‌شوند؛

واردات ۳۷ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو از ابتدای سال تاکنون

۷ صفحه

در گفت‌وگو با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

قیمت‌گذاری دستوری؛ عامل ۳۱۰ همت زیان در صنعت خودرو

ادامه سیاست قیمت‌گذاری دستوری ضمن تشدید زیان خودروسازان و قطعه‌سازان باعث اختلال در پرداخت مطالبات، کاهش تولید و تعمیق بحران نقدینگی در صنعت خودرو شده...

۱۴ صفحه

یک عضو هیات‌مدیره انجمن حمل‌ونقل

بین‌المللی ایران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

معطلی در بنادر و مرزها، مسیر ترانزیت را از ایران تغییر داد

۹ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با

«دنیای خودرو» مطرح کرد؛

انتقال تخفیف و بازنگری سالانه؛ کلید صرفه‌جویی اقتصادی در بیمه خودرو

۲ صفحه

کاهش تمرکز بر فناوری‌های کلیدی

و حرکت به سمت محصولات ارزان‌تر

خودروساز چینی در بحران رقابت

در حالی که بسیاری از خودروسازان چینی با سرعتی

خیره‌کننده به دنبال کسب سهم هر چه بیشتر از بازارهای...

۶ صفحه

بررسی عملکرد مالی مدیریت جدید سایپا در نخستین سال فعالیت؛

سایپا در مسیر انضباط مالی؛ کاهش بدهی بانکی و اصلاح ساختار سرمایه

۵ صفحه

سایپا



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت کورال‌تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI



خودرو در مازول سقف و بخش عقب آن نهفته است که با یک مکانیسم آزادسازی سریع، جدا می‌شود. این کانسپت سه حالت اصلی دارد: حالت شاسی بلند بزرگ هفت‌نفره؛ در این حالت استاندارد، خودرو با ارتفاع داخلی ۱،۲۸۴ میلی‌متر، فضای کافی برای ایستادن یک کودک شش ساله را فراهم می‌کند و ورود و خروج سرنشینان بزرگسال را آسان می‌سازد. حالت پیکاپ دو کابین: با برداشتن مازول عقب، ردیف سوم صندلی‌ها حذف شده و یک فضای بار به حجم ۶۰۰ لیتر با نقاط مهار بار پدیدار می‌شود که برای حمل وسایلی از تخته موج سواری گرفته تا ابزار ساختمانی مناسب است.

«چری از یک کانسپت انقلابی با نام «شاسی بلند چندکاره تغییر پذیر» رونمایی کرده است که مرزهای کلاس‌بندی خودروها را به چالش می‌کشد. این خودرو که با کد داخلی T1TP شناخته می‌شود، پیش‌نمایش یک مدل تولید انبوه برای سال ۲۰۲۶ است و می‌تواند به صورت دستی از یک شاسی بلند هفت‌نفره به یک پیکاپ دو کابین و حتی یک کمپر تبدیل شود. چری ادعا می‌کند این خودروی تطبیق‌پذیر طراحی شده تا ۹۹ درصد از سناریوهای موردنیاز یک خانواده را پوشش دهد. این کانسپت روی یک شاسی یکبارچه سوار شده و از یک پیش‌سرا به پلاگین هیبریدی قدرتمند بهره می‌برد. راز این



ایده‌های «چری» برای چندگانه‌سازی کاربرد کراس‌اوورها

بسته‌ای متناسب با شرایط جدید، صرفه‌جویی محسوب می‌شود. همچنین در مواقعی که مالک چند خودرو دارد، برنامه‌ریزی برای انتقال تخفیف می‌تواند مدیریت هزینه‌ها را بهینه کند.

وی گفت: «ترکیب انتقال تخفیف و بازنگری سالانه به راننده کمک می‌کند تا یک برنامه بلندمدت مالی برای بیمه خودرو داشته باشد و ریسک افزایش ناگهانی حق بیمه را کاهش دهد. این دو ابزار در واقع مدیریت هوشمندانه منابع مالی را برای مالکان خودرو فراهم می‌کنند.»

این کارشناس بیمه هشدار داد: «غفلت از این اقدامات می‌تواند هزینه‌های پنهان زیادی ایجاد کند. بسیاری از رانندگان هر سال بدون تحلیل دقیق، بیمه‌نامه قبلی را تمدید می‌کنند و از فرصت کاهش هزینه‌ها غافل می‌شوند. بررسی گزینه‌های مختلف و استفاده از مزایای انتقال تخفیف، امکان کاهش قابل توجه حق بیمه را فراهم می‌آورد و از فشار مالی غیرضروری جلوگیری می‌کند.»

او اشاره کرد: «رانندگان آگاه کسانی هستند که با نگاه اقتصادی، تنها به قیمت سالانه توجه نمی‌کنند بلکه ارزش واقعی و صرفه بلندمدت بیمه را مدنظر قرار می‌دهند. با برنامه‌ریزی و استفاده صحیح از ابزارهای بیمه‌ای، کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری مالی ممکن است.»

شفیعی در پایان توصیه کرد: «مالکان خودرو هر سال زمان مشخصی برای بررسی بیمه اختصاص دهند و انتقال تخفیف را در برنامه خود قرار دهند. این اقدام کوتاه‌مدت، بازده بلندمدت قابل توجهی دارد و از نظر اقتصاد شخصی و خانوار، یک سرمایه‌گذاری هوشمندانه محسوب می‌شود. در نهایت، توجه به این جزئیات کوچک می‌تواند صرفه‌جویی اقتصادی بزرگی برای رانندگان به ارمغان بیاورد.»

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

انتقال تخفیف و بازنگری سالانه؛ کلید صرفه‌جویی اقتصادی در بیمه خودرو

از این مزیت صرف‌نظر می‌کنند و صرفاً به نرخ اولیه بیمه توجه دارند.

وی گفت: «این کوتاهی باعث می‌شود تا رانندگان در هر تغییر بیمه‌نامه، تخفیف‌های انباشته خود را از دست بدهند و پرداخت حق بیمه افزایش یابد؛ در حالی که با کمی برنامه‌ریزی، همین تخفیف‌ها می‌توانند صرفه‌جویی بلندمدت ایجاد کنند.»

به گفته وی: «بازنگری سالانه بیمه خودرو، مکمل انتقال تخفیف است و هر دو ابزار در کنار هم بیشترین کارایی اقتصادی را دارند.»

وی افزود: «با بررسی سالانه بیمه و مقایسه بسته‌های موجود، راننده می‌تواند بیمه‌ای را انتخاب کند که نه تنها پوشش مناسب دارد بلکه هزینه‌های اضافی را کاهش می‌دهد. ارزش خودرو، نوع استفاده و شرایط مسیرهای رانندگی باید در این بازنگری مدنظر قرار گیرد. برای مثال، خودروهایی که بیشتر در مسیرهای شهری و کوتاه استفاده می‌شوند، ممکن است به بیمه بدنه کامل نیاز نداشته باشند، در حالی که خودروهای پرکارکرد یا شغلی، به پوشش کامل نیاز دارند.»

شفیعی تأکید کرد: «این بازنگری‌ها مخصوص خودروهای قدیمی یا کسانی که شرایط رانندگی آن‌ها تغییر کرده، اهمیت بیشتری دارد. اگر خودرو ارزش کمتری پیدا کرده یا کارکرد سالانه آن کاهش یافته، بیمه کامل دیگر توجیه اقتصادی ندارد و انتخاب



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«بازار بیمه خودرو در کشور روزبه‌روز متنوع‌تر می‌شود و رانندگان با گزینه‌هایی روبه‌رو هستند که می‌توانند علاوه بر حفاظت مالی، بهره‌وری اقتصادی آن‌ها را افزایش دهند. انتقال تخفیف و بازنگری سالانه بیمه، دو ابزار کلیدی هستند که اغلب کمتر مورد توجه قرار می‌گیرند، اما تأثیر آن‌ها بر کاهش هزینه‌ها و مدیریت ریسک مالی بسیار مهم است. محمدحسین شفیی، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بر این موضوع تأکید کرد و گفت: «انتقال تخفیف بیمه نه تنها برای خودروهای جدید بلکه برای مالکان خودروهای دست دوم نیز مزایای قابل توجهی دارد.»

وی افزود: «این امکان به راننده اجازه می‌دهد تا تخفیف‌های بدون خسارت سال‌های گذشته را به خودرو یا بیمه‌نامه جدید منتقل کند و در نتیجه حق بیمه سالانه به شکل قابل ملاحظه‌ای کاهش یابد. این تخفیف‌ها می‌توانند در طول چند سال صرفه‌جویی قابل توجهی ایجاد کنند.»

کارشناس بیمه خودرو هشدار داد: «بسیاری از مالکان

آرامش ظاهری در بازاری پرریسک

عرضه آسیب‌پذیر خواهد بود. از این منظر، ثبات فعلی نه یک نقطه اتکا، بلکه هشدار برای آینده‌ای است که در صورت تداوم شرایط موجود، می‌تواند با کمبود و نوسان همراه شود. در کنار این عوامل، سیاست‌های تنظیم‌گری نیز نقش دوگانه‌ای در بازار ایفا کرده‌اند. سامانه‌هایی که با هدف شفافیت و نظارت طراحی شده‌اند، در عمل به دلیل ضعف زیرساخت، پیچیدگی فرآیندها و الزام به ثبت اطلاعات فراتر از نیاز بازار، هزینه مبادله را افزایش داده‌اند. بخشی از فعالان این حوزه، به‌ویژه در مناطق خارج از مراکز بزرگ، نه دسترسی کافی به ابزارهای دیجیتال دارند و نه توان جذب نیروی تخصصی برای تطبیق با این الزامات. نتیجه، کند شدن گردش کالا و افزایش ریسک فعالیت اقتصادی است. این وضعیت، پیامدهای مالی قابل توجهی نیز به همراه داشته است. خواب سرمایه در انبارها، افزایش هزینه نگهداری کالا و محدود شدن قدرت خرید فروشندگان، باعث شده سرمایه در این بازار کارایی خود را از دست بدهد. این در حالی است که حاشیه سود تعریف‌شده برای عمده‌فروشان، تناسبی با هزینه‌های واقعی فعالیت ندارد. ترکیب سود اندک و ریسک بالا، انگیزه ادامه فعالیت را برای بسیاری از فعالان بازار تضعیف کرده است. بازار تایر امروز در سکوت به مسیر خود ادامه می‌دهد، اما این سکوت الزاماً نشانه سلامت نیست. تجربه بازارهای مشابه نشان داده است که نادیده گرفتن فشارهای پنهان، تنها زمان بروز بحران را به تعویق می‌اندازد. سیاست‌گذار اگر به دنبال ثبات پایدار است، ناگزیر از بازنگری در شیوه‌های تنظیم‌گری، کاهش مداخلات پرهزینه و تقویت توان تولید داخلی است. در غیر این صورت، آرامش فعلی می‌تواند به سرعت جای خود را به نوسانی بدهد که کنترل آن دشوارتر از پیش خواهد بود.

«جهش نرخ ارز در ماه‌های اخیر و نزدیک شدن آن به سطوح بی‌سابقه، اثر خود را تقریباً روی همه بازارهای کالایی گذاشته است؛ از اقلام اساسی

گرفته تا کالاهای مصرفی و صنعتی، با این حال، بازار تایر به‌طور نسبی از این موج تورمی عقب مانده و هنوز نشانه‌ای جدی از افزایش قیمت یا شکل‌گیری رانت در آن مشاهده نمی‌شود. این وضعیت، اگرچه در نگاه اول می‌تواند نشانه‌ای از تعادل بازار تلقی شود، اما بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد که این آرامش بیش از آن که حاصل پایداری ساختاری باشد، نتیجه فشرده شدن فشارهای هزینه‌ای و انتقال نیافتن آن‌ها به قیمت نهایی است. اقتصاد تایر در ایران امروز بر دو پایه متزلزل استوار شده است. نخست، وارداتی که به واسطه تغییر مسیر تامین ارز و افزایش هزینه‌های مالی، عملاً از توجیه اقتصادی فاصله گرفته و به کالایی پرریسک برای فعالان این حوزه تبدیل شده است. دوم، تولید داخلی که اگرچه نقش اصلی در تامین بازار را بر عهده دارد، اما با افزایش هزینه مواد اولیه، محدودیت نقدینگی و ابهام در سیاست‌های اجرایی روبه‌روست. در چنین شرایطی، حفظ سطح عرضه بیش از آن که تابع ظرفیت فنی باشد، به تاب‌آوری مالی تولیدکنندگان وابسته شده است. نکته قابل تأمل آن است که هرگونه اختلال در تولید داخلی، می‌تواند به سرعت تعادل شکننده بازار را بر هم بزند. بازاری که امکان جایگزینی سریع از مسیر واردات را ندارد و در برابر کوچک‌ترین کاهش



امید محمدی

عضو شورای سردبیری



XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

جادار تری دارد. به لطف افزایش فاصله بین دو محور، ظرفیت سرنشینان از شش نفر در مدل‌های استاندارد به هشت نفر افزایش یافته است. این چیدمان شامل چهار صندلی مجزا برای ردیف اول و دوم و نیمکت‌های تاشو روبه‌روی هم در بخش عقب است. این G کلاس خاص با رنگ سبزی نظامی و جزئیات مشکی، وفاداری خود را به ریشه‌هایش حفظ کرده است. سقف پارچه‌ای تاشو، گارد جلو و لاستیک‌های پهن که روی رینگ‌های ۱۸ اینچی مرسدس آستاروت سوار شده‌اند، ظاهری خشن و آماده برای ماجراجویی به آن می‌بخشند.

شرکت آمریکایی اکسیدیشن موتور کمپانی (EMC) که به بازسازی و احیای مدل‌های کلاسیک شهرت دارد، بار دیگر توجه‌ها را به خود جلب کرده است. این شرکت متخصص، یک مرسدس بنز G کلاس نظامی مدل ۱۹۹۳ را به یک شاسی‌بلند کابریولت هشت‌نفره با فاصله محوری کشیده تبدیل کرده که ترکیبی شگفت‌انگیز از اصالت نظامی و امکانات مدرن است. این پروژه منحصر به فرد با قیمت پایه ۲۳۵ هزار دلار عرضه می‌شود. این خودرو که بر پایه تخصص چندین ساله EMC در بازسازی مدل 250GD با فاصله محوری کوتاه ساخته شده، اکنون فضای داخلی بسیار



بازسازی «جی کلاس» نظامی برای کاربری‌های بیشتر



اسقاط خودرو در دور باطل تصمیمات مقطعی؛

وابستگی به واردات و شوک‌های ارزی، نوسازی ناوگان حمل و نقل را زمین گیر می‌کند



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«صنعت اسقاط خودرو که در اسناد بالادستی به عنوان یکی از ارکان اصلی نوسازی ناوگان فرسوده، کاهش مصرف سوخت و مهار آلودگی هوا تعریف شده، امروز بیش از هر زمان دیگری در معرض فرسایش اقتصادی و سردرگمی سیاستی قرار گرفته است. پیوند زدن فرآیند اسقاط به واردات خودرو در کنار بی‌ثباتی مقررات و اثرپذیری مستقیم از نوسانات نرخ ارز، این صنعت را از یک فعالیت اقتصادی قابل پیش‌بینی به حوزه‌ای پریسک و زیان‌ده تبدیل کرده است؛ وضعیتی که نه تنها مراکز اسقاط، بلکه کل چرخه نوسازی ناوگان را تحت فشار قرار داده است. قفل شدن منابع مالی در قالب گواهی‌های اسقاط بلااستفاده، افزایش مداوم هزینه‌های عملیاتی و نبود تقاضای پایدار باعث شده بسیاری از فعالان این حوزه در آستانه کاهش ظرفیت یا خروج از بازار قرار گیرند. رحیم وکیلی، کارشناس صنعت اسقاط خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با انتقاد از مدل فعلی

سیاست‌گذاری تاکید کرد: «اسقاط عملاً به متغیری تابع تصمیمات ارزی و وارداتی تبدیل شده و استقلال اقتصادی خود را از دست داده است.» به گفته وی، «کاهش واردات خودرو و نوسان‌های شدید نرخ ارز، بازار گواهی اسقاط را از کارکرد تنظیم‌گری خارج کرده و آن را به دارایی راکدی بدل ساخته که نه به خروج خودروهای فرسوده منجر می‌شود و نه توان تامین نقدینگی مراکز اسقاط را دارد.» وکیلی در ادامه هشدار داد: «تداوم این روند، در کوتاه‌مدت به کند شدن خروج خودروهای فرسوده از چرخه تردد و در میان‌مدت به افزایش هزینه‌های پنهان اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی منجر خواهد شد؛ مسیری که اگر اصلاح نشود، نوسازی ناوگان را از یک هدف اجرایی به یک شعار تکرارشونده در سیاست‌گذاری صنعت خودرو تبدیل می‌کند.»

در ادامه، بخش پایانی این گفت‌وگو را از نظر می‌گذرانید.

با کاهش محسوس واردات خودرو در ماه‌های اخیر، چه تغییری در تقاضا برای گواهی اسقاط ایجاد شده و این وضعیت چه اثری بر جریان نقدینگی مراکز اسقاط گذاشته است؟

کاهش واردات خودرو به صورت مستقیم تقاضا برای

گواهی اسقاط را تحت تاثیر قرار داده و عملاً این بازار را وارد فاز رکود کرده است. در شرایطی که واردات کند یا متوقف می‌شود، گواهی اسقاط از یک ابزار قابل تبدیل به نقدینگی به یک دارایی راکد تبدیل می‌شود؛ دارایی‌ای که نه امکان فروش سریع دارد و نه چشم‌انداز روشنی برای مصرف آن وجود دارد. این وضعیت بیشترین فشار را بر مراکز اسقاط وارد کرده است، زیرا بخش عمده منابع مالی آن‌ها در قالب گواهی‌های فروخته‌نشده قفل شده است. در نتیجه، مراکز با بحران نقدینگی مواجه‌اند و حتی تامین هزینه‌های جاری مانند حقوق نیروی انسانی و نگهداری زیرساخت‌ها نیز با دشواری انجام می‌شود. استمرار این روند به تعطیلی تدریجی مراکز فعال منجر خواهد شد.

افزایش نرخ ارز تا چه اندازه هزینه‌های عملیاتی مراکز اسقاط را بالا برده و آیا امکان انتقال این افزایش هزینه‌ها به قیمت گواهی اسقاط یا لاشه خودرو وجود دارد؟

افزایش نرخ ارز به طور غیرمستقیم اما عمیق، هزینه‌های عملیاتی مراکز اسقاط را افزایش داده است. از تجهیزات و قطعات مصرفی گرفته تا حمل و نقل، انرژی، خدمات فنی و حتی هزینه‌های اداری، همگی متأثر از تورم ارزی رشد کرده‌اند. در مقابل، درآمد مراکز اسقاط متناسب با این افزایش هزینه‌ها تعدیل نشده است. نکته مهم این جاست

وابسته‌ماندن اسقاط به واردات خودرو در شرایط نوسان ارزی را تا چه حد پریسک می‌دانید و آیا می‌توان گفت صنعت اسقاط امروز بیش از هر زمان دیگری در معرض شوک‌های ارزی قرار دارد؟

وابستگی اسقاط به واردات خودرو، این صنعت را به یکی از آسیب‌پذیرترین بخش‌ها در برابر شوک‌های ارزی تبدیل کرده است. هر نوسان در نرخ ارز، بلافاصله سیاست واردات را تحت تاثیر قرار می‌دهد و به دنبال آن، بازار گواهی اسقاط دچار رکود یا بی‌ثباتی می‌شود. این زنجیره، اسقاط را از یک فعالیت پایدار به یک فعالیت پریسک تبدیل کرده است. در واقع، صنعت اسقاط بدون آن که مستقیماً ارزی باشد، عملاً ارزی شده است. تصمیمات ارزی که هیچ ارتباط مستقیمی با اسقاط ندارند، می‌توانند کل چرخه این صنعت را متوقف کنند. این وضعیت نشان می‌دهد مدل فعلی اسقاط فاقد تاب‌آوری اقتصادی است و نیازمند بازنگری اساسی است.

کاهش واردات خودرو چه تاثیری بر روند خروج خودروهای فرسوده از چرخه تردد داشته و این وضعیت چه پیامدی برای نوسازی ناوگان در کوتاه‌مدت و میان‌مدت خواهد داشت؟

کاهش واردات خودرو به طور طبیعی روند خروج خودروهای فرسوده را کند کرده است. زمانی که تقاضا برای گواهی اسقاط کاهش می‌یابد، انگیزه اقتصادی برای تحویل خودروهای فرسوده نیز از بین می‌رود. در نتیجه، خودروهایی که باید از چرخه تردد خارج شوند، همچنان در خیابان‌ها باقی می‌مانند. در کوتاه‌مدت، این وضعیت به افزایش مصرف سوخت، افت ایمنی و تشدید آلودگی هوا منجر می‌شود و در میان‌مدت، هزینه‌های پنهان سنگینی به اقتصاد کشور تحمیل می‌کند. نوسازی ناوگان بدون یک سیستم اسقاط فعال، عملاً به یک شعار تبدیل می‌شود نه یک سیاست اجرایی.

اگر روند محدودیت واردات و بی‌ثباتی نرخ ارز ادامه پیدا کند، آینده صنعت اسقاط را در افق یک تا دو ساله چگونه ارزیابی می‌کنید و آیا هنوز امکان اصلاح مسیر وجود دارد؟

در صورت تداوم شرایط فعلی، صنعت اسقاط با خطر کوچک شدن شدید یا حتی خروج گسترده فعالان از این حوزه مواجه خواهد شد. ادامه زیان‌دهی، نبود افق روشن و قفل شدن منابع مالی، انگیزه سرمایه‌گذاری را به حداقل رسانده و این صنعت را به سمت فرسایش تدریجی سوق می‌دهد. با این حال، هنوز امکان اصلاح مسیر وجود دارد؛ به شرط آن که اسقاط از واردات مستقل شود، منابع مالی پایدار برای آن تعریف شود و نقش خودروسازان داخلی در نوسازی ناوگان به طور جدی دیده شود. بدون این اصلاحات، اسقاط نه تنها به هدف زیست‌محیطی خود نمی‌رسد، بلکه به یک مساله حل‌نشده مزمن در صنعت خودرو تبدیل خواهد شد.





آرمسترانگ برای برآورد هزینه‌های بازسازی این غول ۱۶ سیلندر به میامی سفر کرد و با فهرستی از قیمت قطعات مواجه شد که حتی برای او نیز باورنکردنی بود. بیابید به اعداد و ارقام نگاهی بیندازیم: یک جفت چراغ جلو ۱۵۰ هزار یورو، گلگیرهای فیبر کربنی ۱۵۰ هزار یورو، بخشی از کاپوت فیبر کربنی ۵۰ هزار یورو و قاب نعل اسبی جلو پنجره مشهور بوگاتی به تنهایی ۸۰ هزار یورو قیمت دارند. با یک حساب سرانگشتی، هزینه قطعات ظاهری به راحتی از نیم میلیون دلار فراتر می‌رود؛ مبلغی که برای خرید یک فراری SF90 استراداله کافی است. اما چالش اصلی حتی این قیمت‌های نجومی نیست.

تصور کنید صاحب یک هابیر کار ۴ میلیون دلاری هستید و در یک تصادف جزئی، چراغ‌های آن آسیب می‌بیند. صورت حساب تعمیر چقدر خواهد بود؟ در دنیای بوگاتی، پاسخ این سؤال تکان‌دهنده است. هزینه چراغ‌های یک بوگاتی شیرون پور اسپرت به تنهایی از قیمت یک پورشه ۹۱۱ کاررا صفر کیلومتر بیشتر است. این حقیقت شگفت‌انگیز را مت آرمسترانگ، یوتیوبر مشهور در زمینه بازسازی خودروهای لوکس، پس از بررسی یک شیرون تصادفی فاش کرد. این بوگاتی شیرون پور اسپرت که تنها ۶۰ دستگاه از آن در جهان ساخته شده، در یک تصادف با یک وانت کوچک ژاپنی به شدت آسیب دیده است.

هزینه هنگفت تعمیر «بوگاتی» تصادفی!

خودروهای هیبرید پلی منطقی بین بنزینی فعلی و برقی آینده هستند؛

نقش صنعت خودرو در کاهش ناترازی انرژی

اسقاط هر خودرو فرسوده سواری می‌تواند سالانه هزاران لیتر سوخت صرفه جویی کند. گفته می‌شود هر خودرو فرسوده سالانه حدود ۲ تا ۳ هزار لیتر سوخت اضافی مصرف می‌کند



برقی (BEV) مصرف سوخت را به طور چشمگیری کاهش می‌دهند. خودروهای هیبریدی (HEV) و (PHEV) مصرف سوخت را ۲۰ تا ۴۵ درصد کاهش می‌دهند و بدون نیاز گسترده به ایستگاه شارژ مناسب شرایط فعلی ایران هستند. هیبرید پلی منطقی بین بنزینی فعلی و برقی آینده است و می‌تواند مصرف بنزین ناوگان را سریع کاهش دهد. واردات خودروهای هیبریدی و برقی در سال ۱۴۰۴ افزایش یافته و تعرفه‌های پایین (۱۵ درصد برای هیبریدی و پایین‌تر برای برقی) مشوق خوبی بوده است. خودروهای تمام برقی پتانسیل صفر کردن مصرف سوخت فسیلی را دارند، اما نیاز به توسعه شبکه شارژ و رفع ناترازی برق دارند. هیبریدی به عنوان گام میانی، عملی‌تر است و می‌تواند سریع‌تر تاثیرگذار باشد.

برای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت صنعت خودرو در کمک به رفع ناترازی انرژی پیشنهادها سیاستی مانند استقلال طرح اسقاط از واردات خودرو و افزایش مشوق‌های مالی، حمایت از تولید و واردات هیبریدی با اولویت بر مدل‌های کم‌مصرف، سرمایه‌گذاری در زیرساخت شارژر برقی و توسعه حمل‌ونقل عمومی و اقدام بدون نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین در زیرساخت‌های جدید، نه تنها مصرف انرژی را کاهش می‌دهد، بلکه ایمنی جاده‌ها را افزایش می‌دهد و آلودگی هوا را کم می‌کند.

اسقاط فرسوده‌ها: راهکاری فوری و موثر
ناوگان حمل‌ونقل ایران یکی از پیرترین ناوگان‌های جهان است. خودروهای فرسوده (با سن بیش از ۱۵-۲۰ سال) مصرف سوختی دو تا سه برابر خودروهای نو دارند و مسئول بخش قابل توجهی از هدررفت انرژی هستند. آمارها نشان می‌دهد تا ۱۰ آبان سال ۱۴۰۴، حدود ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شده و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال به حدود ۲۵۰ هزار دستگاه برسد. این روند مثبت، اما همچنان ناکافی است، زیرا میلیون‌ها خودرو و موتورسیکلت فرسوده همچنان در جاده‌ها تردد می‌کنند. اسقاط هر خودرو فرسوده سواری می‌تواند سالانه هزاران لیتر سوخت صرفه جویی کند. گفته می‌شود هر خودرو فرسوده سالانه حدود ۲ تا ۳ هزار لیتر سوخت اضافی مصرف می‌کند. بنابر اعلام رسمی از محل نوسازی ناوگان حمل و نقل در سال گذشته، ۱۰۱ میلیارد لیتر و هفت ماه امسال ۳۲۲ میلیون لیتر، صرفه جویی سوخت را به دنبال داشته است و اگر برنامه اسقاط به طور جدی پیگیری شود (مانند هدف ۵۰۰ هزار دستگاه سالانه در برنامه هفتم توسعه)، می‌تواند بخش مهمی از ناترازی بنزین را پوشش دهد. این اقدام بدون نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین در زیرساخت‌های جدید، نه تنها مصرف انرژی را کاهش می‌دهد، بلکه ایمنی جاده‌ها را افزایش می‌دهد و آلودگی هوا را کم می‌کند.

هیبریدی، پلی به سوی آینده
در بلندمدت، گذار به خودروهای کم‌مصرف ضروری است. فناوری‌های نوین مانند هیبرید (HEV/PHEV) و



علی دماوندی کناری
A.damavandi.konari@autoworld.ir

ناترازی انرژی یکی از چالش‌های اصلی اقتصاد ایران در سال‌های اخیر بوده است. بر اساس آمارهای رسمی، مصرف روزانه بنزین در سال ۱۴۰۴ به طور میانگین بین ۱۲۴ تا ۱۳۴ میلیون لیتر و در پیک‌های فصلی حتی تا ۱۴۲ میلیون لیتر رسیده، در حالی که تولید داخلی حدود ۱۲۰ میلیون لیتر است و مابقی از طریق واردات تامین می‌شود. گازوئیل نیز مصرفی حدود ۱۱۶ تا ۱۲۰ میلیون لیتر روزانه دارد که بخش عمده آن در حمل‌ونقل جاده‌ای مصرف می‌شود. بخش حمل‌ونقل مسئول حدود ۲۵ درصد کل مصرف انرژی کشور است و بیش از ۶۰ درصد مصرف بنزین و گازوئیل را به خود اختصاص می‌دهد. این ناترازی نه تنها هزینه‌های ارزی سنگینی (حدود چند میلیارد دلار واردات سالانه) تحمیل می‌کند، بلکه به آلودگی هوا، کاهش صادرات سوخت و فشار بر بودجه عمومی منجر شده است. در این میان، صنعت خودرو به عنوان یکی از بازیگران کلیدی از دوسمیر اسقاط خودروهای فرسوده و توسعه فناوری‌های نوین مانند خودروهای هیبریدی و برقی می‌تواند به کاهش مصرف سوخت و کمک به تعادل انرژی کمک کند.

پیگیری يك موضوع follow up



رضا آریاراد
کارشناس صنعت خودرو

شکست سیاست قیمت‌گذاری دستوری اثبات شده است

ادامه سیاست سازوکار قیمت‌گذاری دستوری یکی از مواردی است که آسیب‌های فراوانی به صنعت خودرو وارد کرده است، حالا در بودجه سال آینده قرار است این سیاست کنار گذاشته شود و باید دید که مجلس چنین موضوعی را تصویب خواهد کرد. در صورتی که این اتفاق رخ دهد، صنعت خودرو با تحولات بسیار عمیق و مثبتی همراه خواهد شد. حال در این زمینه رضا آریاراد، کارشناس صنعت خودرو به بیان نقطه نظرات خود پرداخته است.

مفاد اسناد پشتیبان لایحه بودجه سال جاری در رابطه با قیمت‌گذاری دستوری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اقدام سازمان برنامه و بودجه در بازنگری سیاست قیمت‌گذاری دستوری نشانه‌ای روشن از شکست این رویکرد است. نتیجه سال‌ها قیمت‌گذاری تکلیفی در صنعت خودرو، چیزی جز زیان انباشته، اختلال در تولید و شکل‌گیری رانت نبوده است. از سویی باید از حذف قیمت‌گذاری دستوری در لایحه بودجه استقبال کرد. بررسی‌های کارشناسی انجام‌شده از سوی سازمان برنامه و بودجه به‌روشنی نشان می‌دهد که قیمت‌گذاری دستوری نه تنها به نفع مصرف‌کننده واقعی تمام نشد، بلکه هم‌زمان به صنعت خودرو و اقتصاد کشور آسیب زد.

مضرات چنین سیاستی چیست؟

در این سازوکار، مابه‌التفاوت قیمت خودرو نه به حساب دولت واریز می‌شد و نه به خوروساز می‌رسید، در نتیجه، نه منابع عمومی تقویت‌شد و نه امکان سرمایه‌گذاری و ارتقای کیفیت برای تولیدکننده فراهم آمد. در نهایت، تنها گروهی که از این وضعیت منتفع شدند، واسطه‌ها و دلالان بازار بودند.

تبعات ادامه قیمت‌گذاری تکلیفی شامل چه مواردی است؟

استمرار این سیاست، زیان انباشته خودروسازان را تشدید کرده و عملاً امکان توسعه کمی و کیفی تولید را از شرکت‌های خوروساز سلب می‌کند. در چنین وضعیتی، انتظار می‌رود نمایندگان مجلس با نگاه کارشناسی، از این پیشنهاد حمایت کنند تا زمینه برای آزادسازی تدریجی و واقعی قیمت خودرو و حرکت به سمت بازار تک‌نرخ فراهم شود. با حذف چندنرخ بودن قیمت خودرو و تثبیت قیمت واقعی، مصرف‌کننده می‌تواند خودرو را به‌طور مستقیم از کارخانه خریداری کند و دست دلالان از سودهای بادآورده کوتاه شود.

سایپا استاندارد «تایید نوع» خودروی آریا را دریافت کرد؛

شرکت سایپا مجاز به عرضه و فروش خودروی آریا شد

به گزارش سایپانیوز، پس از ارسال مدارک و مستندات فنی خودروی آریا و طی فرآیندهای ارزیابی، آزمون‌ها و تست‌های مورد نظر سازمان ملی استاندارد، گواهی تایید نوع این محصول صادر و به شرکت سایپا ابلاغ شد. بر اساس این گزارش، مستندات خودروی آریا پس از صحه‌گذاری و انجام آزمون‌های مرتبط بر مبنای استانداردهای ۸۵گانه، برای صدور گواهی «تایید نوع»

به سازمان ملی استاندارد ارسال شده است. با دریافت این مجوز، شرکت سایپا مجاز به عرضه و فروش خودروی آریا شده است. در این میان مراحل اخذ مجوز شماره‌گذاری این محصول از پلیس راهور فراچادر دست اقدام است. سایپا آریا دارای یک موتور ۲ لیتری چهارسیلندر خطی است که توان تولید ۱۲۸ اسببخار قدرت در ۶۰۰۰ دور در دقیقه و ۱۸۹ نیوتون‌متر گشتاور

گشتاور (AT) به چرخ‌های جلو بهره می‌برد. این گیربکس قابلیت تعویض دستی دنده‌ها از طریق حالت تیپ‌ترونیک را در اختیار راننده می‌گذارد. در تعلیق جلو از سیستم مک‌فرسون و در محور عقب از یکپارچه تیر پیچشی (Torsion Beam) استفاده شده است. ترمزهای جلو از نوع دیسکی خنک‌شونده و ترمزهای عقب از نوع دیسکی معمولی هستند.

در ۴۴۰۰ دور در دقیقه را دارد. در این موتور از سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها (VVT) استفاده شده که باعث بهبود رانندمان، کاهش مصرف سوخت و افزایش گشتاور در دورهای میانی می‌شود و با استاندارد آلایندگی یورو ۵ هم‌خوانی دارد و در نسخه‌های آتی، امکان ارتقا به یورو ۶ نیز وجود دارد.

این خودرو از یک گیربکس اتوماتیک ۶ سرعته با مبدل

زاپاس Spare Tire



عرضه می‌شوند، تلفیقی از دقت سئوئسی و زبان طراحی اسپرت آلمانی هستند. هر سه مدل تا عمق ۱۵ اتمسفر (حدود ۵۰ متر) در برابر آب مقاوم هستند و جزئیات طراحی آن‌ها، یادآور عناصر کلیدی خودروهای این برند است. در صدر این خانواده، مدل «AMG اتوماتیک کرونگراف بیزنس» قرار دارد که با قیمت ۲هزار و ۵۰۰ یورو گران‌ترین عضو این مجموعه است. این ساعا ت به یک موتور اتوماتیک سوئسی SW500 ساخت شرکت معتبر سلیتا مجهز است که عملکرد دقیق آن از پشت قاب شیشه‌ای از جنس کریستال یاقوت کبود قابل‌مشاهده است.

مرسدس AMG، نامی که با غر ش موتورهای قدرتمند و خودروهای اسپرت گره خورده، این بار هنر مهندسی خود را در ابعادی کوچک‌تر به نمایش گذاشته است. این شرکت از سه ساعت مچی جدید رونمایی کرده که شامل دو مدل کرونگراف (نوع خاصی از ساعت که به کرومتر هم مجهز است) و یک ساعت کلاسیک‌تر است. این مجموعه که برای طرفداران پروپاقرص برند طراحی شده، با بازه قیمتی حدود ۷۵۰ تا ۲،۵۰۰ یورو، فرصتی برای همراه داشتن بخشی از روح AMG را در هر لحظه فراهم می‌کند. این ساعا ت‌ها که به صورت انحصاری از طریق نمایندگی‌های مرسدس بنز در سراسر جهان



ساعت‌های چند هزار دلاری مرسدس «AMG»



تونیرا

تاثیر تک‌نرخ‌ی کردن ارز بر روی بازار خودرو



فعالان صنعت خودرو با وجود استقبال از سیاست تک‌نرخ‌ی شدن ارز و تأکید بر نقش آن در ایجاد ثبات، معتقدند در صورت تثبیت دستوری قیمت خودرو، این سیاست به زیان خودروسازان تمام می‌شود. از نگاه آن‌ها، تک‌نرخ‌ی شدن ارز تصمیمی مثبت و مهم برای صنعت خودرو است، اما اثر بخشی آن تنها در صورتی محقق می‌شود که دولت هم‌زمان از مداخله دستوری در قیمت‌گذاری عقب‌نشینی کند. به باور این فعالان، با تک‌نرخ‌ی شدن ارز، هزینه تولید و زنجیره تأمین افزایش می‌یابد و در صورت عدم جبران مالی، زیان انباشته خودروسازان و قطعه‌سازان بیش از پیش رشد خواهد کرد.

دنده يك First gear

قیمت‌گذاری دستوری، کیفیت و تولید خودرو را قربانی کرد

حاضر جواب: قیمت‌گذاری دستوری شبیه این است که به آشپز بگویي با نصف مواد، همان غذا را بپز. نتیجه‌اش خودرویی است که هم تولیدکننده از آن ناراضی است، هم مصرف‌کننده و هم خود خودرو. کیفیت قربانی شد، تولید هم کنار آن نشست. خودرو حالا نه گران است، نه ارزان؛ فقط «هست». قیمت‌گذاری دستوری باعث شد کارخانه‌ها بیشتر از خط تولید، در صف مصوبه باشند.

تحریم‌ها معادله خودرو سازی در کشور را تغییر داد

حاضر جواب: تحریم که آمد، معادله خودرو سازی از «دو بعلاوه دو می‌شود چهار» رسید به «دو بعلاوه دو، بسته به نرخ ارز و مسیر ترازیت». در این میان چین وارد شد؛ نه با دفتر چه حل تمرین، بلکه با ماشین‌حسابی که فقط دکمه «کپی پیست» داشت. هم‌افزایی راهبردی یعنی ما جاده داریم، آن‌ها خودرو؛ ما بازار داریم، آن‌ها مدل. نتیجه؟ خودرویی که اسمش چینی است، لهجه‌اش فارسی و قیمتش بین‌المللی. تحریم‌ها صنعت خودرو را به جایی رساند که اگر قطعه‌ای پیدا نشود، مهندس‌ها با خلاقیت ملی و چسب برق، آن را اختراع می‌کنند.

هوش مصنوعی برای صنعت خودرو و مانند پریدن با چتر نجات، هیجان‌انگیز و خطرناک است

حاضر جواب: هوش مصنوعی وارد صنعت خودرو شده، اما هنوز نمی‌داند فرق چاله با دست‌انداز چیست. می‌گویند مثل پریدن با چتر نجات است؛ فقط کاش مطمئن باشیم چتر باز می‌شود و به جای فرود نرم، مستقیم روی جدول قیمت‌گذاری دستوری نمی‌نشینیم. فعلا هوش مصنوعی می‌تواند بفهمد راننده عصبانی است، اما نمی‌فهمد چرا بعد از دیدن قیمت خودرو، ناگهان هوشش مصنوعی می‌شود. در خودرو سازی ما، AI هنوز دارد یاد می‌گیرد چگونه با اکسل هزینه‌ها کنار بیايد و از جلسه با مدیران زنده بیرون بیايد.

آزمون سخت‌کشنده چینی در جاده‌های کشور

حاضر جواب: کشنده‌های چینی به جاده‌های ایران آمده‌اند تا بفهمند «استاندارد واقعی» یعنی چه. این جا جاده فقط مسیر نیست، یک آزمون شخصیت است. اگر کامیون از دست‌انداز جان سالم به در ببرد، آماده بازار جهانی است. اگر هم نه، حداقل پیچ و مهره‌ها تجربه زندگی پیدا می‌کنند. آزمون سخت یعنی ترمز در سرازیری، فنر در چاله و اعصاب راننده در صف باز. کشنده چینی حالا فهمیده چرا به این جاده‌ها می‌گویند «مسیر توسعه».

تولید و فروش تأیرسازان روی مرز هشدار

حاضر جواب: تأیرها این روزها بیش از خودروها استرس دارند. تولیدکننده تأیر با یک چشم به قیمت مواد اولیه نگاه می‌کند و با چشم دیگر به راننده‌ای که می‌پرسد «لاستیک قسطی هم دارید؟». فروش روی مرز هشدار است؛ نه آن قدر کم که چراغ خاموش شود و نه آن قدر زیاد که لاستیک‌ها نفس راحت بکشند. تأیر حالا فقط گرد نیست؛ اقتصادی، استراتژیک و گاهی هم سرمایه‌ای شده. بعضی‌ها لاستیک را برای چرخ می‌خواهند، بعضی برای حفظ ارزش پول.

برخورد متفاوت بیمه‌ها در تصادفات!

حاضر جواب: تصادف که می‌شود، همه چیز نسبی است؛ سرعت، مقصر و حتی بیمه. یک بیمه می‌گوید «حق با شماست»، دیگری می‌گوید «حق با شرایط است». راننده هنوز کمربندش را باز نکرده، فرم‌ها باز شده‌اند. برخورد متفاوت یعنی اگر سپر جلو آسیب ببیند، خسارت واقعی است؛ اما اگر اعصاب راننده آسیب ببیند، جزو پوشش‌ها نیست. بیمه‌ها در تصادف طوری رفتار می‌کنند که انگار هر کدام در مسابقه‌ای جداگانه شرکت کرده‌اند؛ یکی اسلalom، یکی درگ.

دیگه چه خبر؟

پایان ارز ترجیحی؛ تالار دوم مرجع قیمت ارز شد



با هم‌زمانی حذف تالار اول و اتصال ارز خدماتی به بازار تجاری، سیاست ارزی دولت وارد فاز جدیدی شد. مجموعه تصمیماتی که در هفته‌های اخیر یکی یکی روی میز دولت و بانک مرکزی قرار گرفته است، یک پیام مشترک و قابل ردیابی به بازار می‌دهد: پیامی که می‌گوید سیاست‌گذار ارزی، بی‌سروصدا اما آشکار، در حال کنار گذاشتن ارز ترجیحی و نزدیک شدن به نرخ‌های واقعی‌تر بازار است. روز یکشنبه، دلار در تالار دوم مرکز مبادله به ۱۳۱ هزار و ۶۲۴ تومان رسیده، نرخی که نه تنها طی هفته‌های اخیر مسیر صعودی داشته، بلکه فاصله‌اش با بازار آزاد هم به حداقل ممکن کاهش یافته است.

بررسی عملکرد مالی مدیریت جدید سایپا در نخستین سال فعالیت؛

سایپا در مسیر انضباط مالی؛ کاهش بدهی بانکی و اصلاح ساختار سرمایه



کند. هم‌زمان با مدیریت بدهی‌ها، اصلاح ساختار سرمایه نیز به‌عنوان یک اقدام زیرساختی در دستور کار قرار گرفت. سایپا در شرایطی وارد دوره جدید مدیریتی شد که سرمایه ثبت‌شده آن تناسبی با حجم دارایی‌ها و گستره فعالیت‌های شرکت نداشت و همین موضوع، توان مالی و اعتباری شرکت را تضعیف کرده بود. از سوی دیگر، الزام قانونی برای واگذاری بخشی از سهام، ضرورت شفاف‌سازی و واقعی‌سازی وضعیت مالی را دوجوچندان می‌کرد. در این چارچوب، افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها پیش از پایان سال ۱۴۰۳ به اجرا درآمد و سرمایه شرکت با رشدی بیش از هشت برابری از حدود ۱۹۵ همت به بیش از ۱۶۲ همت رسید. این اقدام، ضمن اصلاح ترازنامه و بهبود نسبت‌های مالی، به افزایش ارزش بازار سایپا و ارتقای جایگاه آن در بازار سرمایه منجر شد و شرایط را برای ورود به مراحل بعدی واگذاری هموارتر کرد. در حوزه تأمین نقدینگی، مدیریت جدید تلاش کرد از تکرار روش‌های پرهزینه گذشته فاصله بگیرد. اتکالی گسترده به پیش‌فروش‌های سنگین یا دریافت تسهیلات بانکی با نرخ‌های بالا، اگرچه در کوتاه‌مدت منابع مالی ایجاد می‌کرد، اما در نهایت زیان انباشته و فشار مالی شرکت را افزایش می‌داد. بر همین اساس، سیاست



با گذشت یک سال از آغاز فعالیت مدیریت جدید گروه خودرو سازی سایپا، ارزیابی عملکرد این دوره نشان می‌دهد تمرکز اصلی مدیران جدید بر بازسازی بنیان‌های مالی و خروج شرکت از وضعیت نامناسب سال‌های گذشته بوده است. سایپا که در آغاز این دوره با انبوهی از بدهی‌ها، محدودیت شدید نقدینگی و ساختاری پیچیده و پرهزینه مواجه بود، در طول این یک سال تلاش کرده با مجموعه‌ای از تصمیمات مالی و اصلاحی، مسیر حرکت خود را به سمت ثبات و پایداری تغییر دهد. در شروع به کار مدیریت جدید، بدهی سنگین سایپا به شبکه بانکی یکی از جدی‌ترین موانع فعالیت این خودروساز محسوب می‌شد. بدهی‌ای که به حدود ۲۱ هزار میلیارد تومان رسیده بود، عملاً توان شرکت برای استفاده از ابزارهای بانکی را از بین برده و هزینه‌های مالی سنگینی را به ترازنامه تحمیل کرده بود. این وضعیت باعث شده بود بخش قابل توجهی از منابع شرکت صرف بازپرداخت سود و جریمه تسهیلات شود و امکان برنامه‌ریزی مالی بلندمدت از بین برود. در یک سال گذشته، کاهش تدریجی این بدهی و ساماندهی تعهدات بانکی به‌عنوان یکی از محورهای اصلی اصلاحات مالی دنبال شده و نشانه‌هایی از باز شدن مسیر تعامل با شبکه بانکی دیده می‌شود، مسیری که می‌تواند در آینده، فشار هزینه‌های مالی را کاهش داده و فضای تنفس بیشتری برای فعالیت‌های تولیدی ایجاد

اینفوگرافش Infography

رشد درآمد شرکت «ایرکا پارت صنعت»

درآمد آذرماه
135
میلیارد تومان



میزان رشد درآمد
۹ ماهه

60%

میزان درآمد ۹ ماهه

820
میلیارد تومان

شرکت ایرکا پارت صنعت در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۸۲۰ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

ارز تک‌نرخ؛ راه‌حل یا شرط لازم؟

تجربه‌های گذشته و تحلیل کارشناسان نشان می‌دهد اگرچه تک‌نرخ‌ی شدن ارز می‌تواند به کاهش رانت‌های ارزی و اصلاح برخی موانع ساختاری کمک کند و صنایع مختلف از جمله خودرو و قطعه‌سازی را تحت تأثیر قرار دهد، اما در صورتی که نرخ تعیین‌شده با واقعیت بازار همخوانی نداشته باشد یا منابع ارزی کافی تأمین نشود، مشکلات گذشته دوباره تکرار خواهد شد. از این رو، سیاست ارز تک‌نرخ‌ی به‌تنهایی توان ساماندهی کامل بازار خودرو را ندارد.

چرا؟

آیا ارز تک‌نرخ‌ی معادلات بازار خودرو را تغییر می‌دهد؟

اکنون این پرسش جدی مطرح است که آیا با سیاست‌های جدید بانک مرکزی و تأکید بر تک‌نرخ‌ی شدن ارز، معادلات اقتصادی صنعت خودرو، واردات و قیمت‌ها دستخوش تحول می‌شود؟ آیا این سیاست که سال‌ها به‌عنوان راهکاری برای کاهش رانت و افزایش شفافیت اقتصادی مطرح بوده، می‌تواند مشکلات عمیق بازار خودرو را برطرف کند؟ بررسی اظهارات رئیس جدید بانک مرکزی نشان می‌دهد هدف‌گذاری دولت، کاهش شکاف میان نرخ‌های رسمی موجود است.

چند تلافی؟

تاثیر شوک‌های ارزی بر روی بازار خودرو

عبدالنصر همتی رئیس کل جدید بانک مرکزی اعلام کرد که روند تک‌نرخ‌ی شدن ارز به‌صورت تدریجی و با تدبیر انجام خواهد شد؛ چرا که این اقدام به‌طور قطع بر قیمت کالاهای گدار است. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که بازار خودرو طی هفته‌های اخیر با افزایش قابل توجه قیمت‌ها و شکل‌گیری صف‌های خرید مواجه شده، این وضعیت نتیجه شوک‌های ارزی، تغییر نرخ ارز مبنای بودجه سال ۱۴۰۵ و نگرانی‌های عمومی نسبت به آینده اقتصاد کشور بوده است.



تشکیل شده که در حالت استاندارد ۱۷ اسببخار قدرت و در حالت اوور بوست، قدرت چشمگیر ۱۵۷۰ اسببخاری و گشتاور ۹۵۵ نیوتون متری تولید می‌کنند. این قدرت که از به اشتراک گذاری موتور الکتریکی عقب و نسبت دنده مدل توربو به‌دست آمده، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۳.۶ ثانیه‌ای را ممکن می‌سازد و حداکثر سرعت آن به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. آن چه GTS را از سایر مدل‌ها متمایز می‌کند، مهندسی شاسی و سیستم تعلیق آن است. این مدل به‌صورت استاندارد به‌سیستم تعلیق بادی با کالیبراسیون اختصاصی GTS مجهز است که ارتفاع کمتر و تنظیمات متفاوتی برای کمک‌فنارها و میله‌های تعادل دارد.

پورشه با معرفی نسخه جدید ماکان GTS برقی بار دیگر نشان داد که دوران خودروهای الکتریکی به‌معنای پایان هیجان رانندگی نیست. این مدل جدید که با تمرکز ویژه بر لذت رانندگی و هندلینگ جایک‌تر طراحی شده، با قدرتی معادل ۵۷۰ اسببخار، پس از مدل توربو، در جایگاه دومین عضو قدرتمند خانواده ماکان برقی قرار می‌گیرد. این حرکت پورشه نشان‌دهنده استراتژی هوشمندانه برای انتقال هویت و نام‌های آشنای دوران خودروهای بنزینی به‌دنیای الکتریکی است. نشان GTS همیشه نماد ترکیبی از قدرت، طراحی اسپرت و تمرکز بر راننده بوده و اکنون این میراث در کالبد یک شاسی‌بلند برقی ادامه پیدا می‌کند. قوای محرکه ماکان GTS برقی از دو موتور الکتریکی



هیجان بیشتر برای پورشه «ماکان» برقی

تنها نمونه سفید از فراری «جی تی او ۲۵۰» راهی حراجی می‌شود



کمتر خودرویی در تاریخ، سنگینی نام و اعتبار فراری 250 GTO را به‌دوش می‌کشد. تنها ۲۶ دستگاه از این مدل ساخته شده که هر کدام از آن‌ها بخش مهمی از تاریخ خودروسازی محسوب می‌شوند. بنابراین، وقتی یکی از آن‌ها به‌حراج گذاشته می‌شود، توجهی فراتر از سایر خودروها را به‌خود جلب می‌کند. ماه آینده، حراجی مکوم یکی از این جواهرات نایب را به فروش خواهد رساند؛ رویدادی که می‌تواند رکورد حراج خودرو در جهان را جابه‌جا کند. این فراری 250 GTO با شماره شاسی 3729GT، یک نمونه معمولی از این مدل نیست. این نسخه خاص تنها نمونه از آن با رنگ سفید و یکی از ۸ دستگاه 250 GTO با فرمان در سمت راست است.

خریدار خوش‌شانس فقط یک خودرو خاص را نمی‌خرد؛ بلکه مجموعه‌ای از قطعات پدکی اضافی ارزشمند شامل یک موتور V12، چرخ‌های زاپاس، تمرزا و موارد دیگر را هم دریافت می‌کند. این خودرو در ابتدا توسط «جان کومبز»، مالک تیم مسابقه‌ای بریتانیایی خریداری شد و رانندگان اسطوره‌ای همچون «جک سیرز»، «گراهام هیل» و «ریچی گینتر» پشت فرمان آن نشسته‌اند. این 250 GTO مقام دوم مسابقات RAC Tourist Trophy در گودوود (۱۹۶۲ و ۱۹۶۳) و مقام اول مسابقات Guards Trophy در پیست برنزد هج ۱۹۶۳ را از آن خود کرده است.

کاهش تمرکز بر فناوری‌های کلیدی و حرکت به سمت محصولات ارزان‌تر

خودروساز چینی در بحران رقابت



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در حالی که بسیاری از خودروسازان چینی با سرعتی خیره‌کننده به‌دنبال کسب سهم هر چه بیشتر از بازارهای داخلی و خارجی هستند، برخی برندها با چالش‌هایی روبه‌رو شده‌اند که پشت پرده رشد ظاهری آن‌ها را آشکار می‌کند. XPeng یکی از همین نمونه‌هاست؛ برندی که طی سال‌های اخیر با تبلیغات گسترده، وعده‌های فناورانه و معرفی پروژه‌های پرزرق‌وبرق تلاش کرده خود را در صف اول رقابت خودروهای برقی قرار دهد؛ اما نشانه‌های متعدد از ضعف‌های ساختاری آن حکایت دارد. از ناتوانی در تثبیت جایگاه در سگمنت‌های بالاتر بازار گرفته تا کاهش جذابیت محصولات در برابر رقبایی مانند BYD و NIO. مجموعه‌ای از چالش‌ها در عملکرد این شرکت دیده می‌شود که حتی رشد تحویل خودرو نیز نتوانسته آن‌ها را پنهان کند. فشار جنگ قیمتی، حاشیه‌سود شکننده، استراتژی‌های پرهزینه در حوزه فناوری‌های آینده و کاهش سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی که زمانی مزیت رقابتی XPeng محسوب می‌شدند، همگی تصویری متفاوت از آن چه در ظاهر دیده می‌شود، ارائه می‌کنند. این شرایط مستلزم نگاهی دقیق‌تر به یکی از تازه‌ترین نشانه‌های این ضعف‌هاست؛ نشانه‌ای که بار دیگر بر سرش‌هایی جدی درباره مسیر آینده XPeng مطرح می‌کند.

انتظاراتی که پر آورده نشد!

در ادامه نشانه‌هایی که از مدت‌ها پیش درباره شکنندگی ساختار XPeng مطرح می‌شد، این خودروساز چینی بار دیگر با انتشار یک چشم‌انداز مالی ناامیدکننده، ضعف‌های عمیق خود را آشکار کرد. XPeng که طی سال ۲۰۲۵ تلاش کرده بود با نمایش رشد تحویل خودرو و مانور بر پروژه‌های پرزرق‌وبرق، تصویری قدرتمند از خود ارائه دهد، اکنون پیش‌بینی کرده که درآمد آن در سه‌ماهه پایانی سال بسیار پایین‌تر از انتظار بازار خواهد بود؛ پیش‌بینی‌ای که به‌سرعت باعث افت ارزش سهام این

گودزیلای بیراهه‌نورد!

نیسان GT-R هرگز خودرو بی‌سروصدا و آرامی نبوده است؛ اما این نسخه خاص آفرودی، سطح جلب‌توجه را به حدی رسانده که حتی متعصب‌ترین طرفداران GT-R هم آن را درک نمی‌کنند. به‌نظر می‌رسد شخصی با دیدن پورشه ۹۱۱ داکار یا لامبورگینی استراتو، پیش خودش فکر کرده که نیسان GT-R هم باید یک نسخه آفرودی داشته باشد. پایه این پروژه یک نیسان GT-R مدل ۲۰۱۰ است که انگار از پشت صحنه فیلم‌های آخرالزمانی بیرون آمده است. این خودرو با ارتقای عجیب و غریبش، بیشتر مناسب تعقیب و گریز در صحراست تا رکوردشکنی در نوربرگرینگ. تغییرات ظاهری شامل افزونه گلگیرهای پیچ‌شده، باربند و مجموعه‌ای از چراغ‌های LED روی



سپر جلو و سقف هستند. اما مهم‌ترین تغییر، سیستم تعلیق است که با فنرهای اصلاح‌شده، ارتفاع خودرو را حدود ۱۲ سانتی‌متر افزایش داده است. این نیسان GT-R همچنان روی رینگ‌های ۷ پره استاندارد خودش سوار است؛ اما لاس‌تیک‌های آچار آفرود جایگزین تایرهای اسپرت آن شده‌اند. یک تایر زاپاس روی سقف بسته شده تا حس و حال آفرودی تکمیل شود. ترکیب این ویژگی‌ها همراه با سیستم تمام‌چرخ محرک هوشمند نیسان (Attesa 4E-S)، به این هیولا اجازه می‌دهد تا به راحتی از مسیرهای خاکی و شنی عبور کند. در زیر کاپوت، موتور ۳.۸ لیتری V6 توربو دوقلو ارتقا یافته ۶۰۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند که با قوی‌ترین نسخه نیسمو برابر است. کارکرد این خودرو ۵۴۰۰۰ کیلومتر اعلام شده که برای یک مدل ۱۵ ساله بسیار کم است. این GT-R آفرودی عجیب و غریب توسط فروشنده هلندی «Prins» با قیمت ۹۹ هزار و ۵۰۰ یورو (حدود ۱۱۷ هزار دلار) برای فروش گذاشته شده است. این رقم بالاتر از قیمت یک GT-R استاندارد و تمیز است. شاید همین قیمت بالا دلیل اصلی عدم تمایل مشتریان برای خرید آن باشد. در سال ۲۰۲۰، این GT-R با پوشش بدنه استثنایی در بازار دیده‌شد و از آن زمان تاکنون ۷۷۰۰ کیلومتر کار کرده است.

آینده‌ای نه‌چندان روشن!

بررسی چشم‌انداز ضعیف درآمدی XPeng در سه‌ماهه پایانی سال، آن‌گونه که «رویترز» گزارش کرده است، بار دیگر مجموعه‌ای از ضعف‌های ساختاری این خودروساز چینی را آشکار می‌کند؛ ضعف‌هایی که حتی رشد چشمگیر تحویل خودرو در ماه‌های اخیر نیز نتوانسته آن‌ها را پنهان کند. XPeng در حالی درآمدی بین ۲۱.۵ تا ۲۳ میلیارد یوان را پیش‌بینی کرده که این رقم به‌طور محسوسی پایین‌تر از انتظار تحلیلگران یعنی حدود ۲۶ میلیارد یوان است و همین موضوع باعث سقوط نزدیک به ۸ درصدی ارزش سهام این شرکت در معاملات اولیه شده است. این شکاف میان رشد فروش و کاهش درآمد، نخستین نشانه ضعف XPeng در مدیریت سودآوری است؛ شرکتی که در میانه جنگ قیمتی شدید بازار چین، برای حفظ سهم بازار ناچار به کاهش قیمت‌ها و ارائه مشوق‌های سنگین شده و همین موضوع حاشیه‌سود آن را به‌شدت کاهش داده است. ضعف دوم XPeng در وابستگی بیش از حد به بخش‌هایی از بازار است که رقابت در آن‌ها تا حد زیادی فشرده شده است. گزارش‌ها نشان می‌دهد که حتی با وجود رکوردشکنی در تحویل خودرو در ماه اکتبر، XPeng نتوانسته از این رشد برای تقویت درآمد استفاده کند؛ زیرا برندهایی مانند BYD و NIO با سرعت بیشتری در حال جذب مشتریان هستند و ساختار هزینه‌ای کارآمدتری دارند. این موضوع نشان می‌دهد که XPeng هنوز نتوانسته مزیت رقابتی پایداری ایجاد کند و مدل‌های جدید آن نیز نتوانسته‌اند فاصله معناداری با رقبای ایجاد کنند. ضعف سوم، وابستگی XPeng به استراتژی‌های پرهزینه توسعه فناوری است. این شرکت در ماه‌های اخیر پروژه‌های سنگینی مانند خودروهای پرنده و ربات‌های انسان‌نما را معرفی کرده که اگرچه از نظر رسانه‌ای جذاب هستند، اما در کوتاه‌مدت فشار مالی قابل توجهی ایجاد می‌کنند و منابع شرکت را از توسعه مدل‌های پرفروش دور می‌سازند. ضعف چهارم XPeng در ساختار برنده و جایگاه آن در بازار چین است؛ بازاری که اکنون بیش از هر زمان دیگری شلوغ، رقابتی و بی‌رحم شده است. XPeng برخلاف BYD که زنجیره تامین یکپارچه دارد، یا NIO که روی خدمات ممتاز و وفاداری مشتری سرمایه‌گذاری کرده، هنوز نتوانسته هویت مشخصی برای خود تعریف کند و همین موضوع باعث شده در جنگ قیمتی، بیش از رقبای آسیب‌بیند.



ناتوانی در جذب مشتریان ناراضی از رقبا. «رویترز» همچنین به نکته مهمی اشاره می‌کند: XPeng پس از معرفی مدل‌های میان‌رده مانند Mona 03 و کاهش سرمایه‌گذاری در حوزه رانندگی خودکار، بخش قابل توجهی از جذابیت خود را در سگمنت خودروهای بالای ۲۰۰ هزار یوان از دست داده است.

این موضوع ضربه‌ای جدی به جایگاه XPeng وارد کرده؛ زیرا این شرکت پیش‌تر تلاش داشت خود را به‌عنوان یک برند تکنولوژیک و پیشرو معرفی کند. اکنون اما کاهش تمرکز بر فناوری‌های کلیدی و حرکت به سمت محصولات ارزان‌تر، هویت برند را تضعیف کرده و XPeng را در میانه بازار شلوغ چین بی‌دفاع‌تر از همیشه رها کرده است.

آن چه در گزارش «رویترز» دیده می‌شود، تنها یک پیش‌بینی مالی ضعیف نیست؛ بلکه تصویری روشن از مجموعه‌ای از ضعف‌های ساختاری XPeng است؛ از وابستگی شدید به جنگ قیمتی گرفته تا ناتوانی در ایجاد مزیت رقابتی پایدار، کاهش جذابیت برند، فشار هزینه‌های توسعه فناوری و عدم توانایی در تبدیل رشد فروش به‌سود واقعی. این نشانه‌ها پرشی جدی را مطرح می‌کنند؛ اینکه XPeng تا چه اندازه توانایی دارد در مسازاری که هر روز رقابتی‌تر می‌شود، جایگاه خود را حفظ کند؟

شرکت شد و بار دیگر نشان داد که پشت رشد ظاهری واقعیت‌های ناخوشایندی پنهان است. طبق گزارش «رویترز»، XPeng درآمدی بین ۲۱.۵ تا ۲۳ میلیارد یوان را برای سه‌ماهه چهارم اعلام کرده؛ رقمی که فاصله قابل توجهی با برآورد تحلیلگران یعنی حدود ۲۶ میلیارد یوان دارد.

این شکاف نه‌تنها یک هشدار مالی است، بلکه نشانه‌ای از ناتوانی XPeng در تبدیل رشد فروش به سودآوری پایدار محسوب می‌شود. سقوط نزدیک به ۸ درصدی سهام این شرکت در معاملات اولیه نیز نشان داد که بازار به‌خوبی متوجه این ضعف شده است. این چشم‌انداز ضعیف در رکورد تحویل خودرو را ثبت کرده‌اند؛ اما همان‌طور که «رویترز» اشاره می‌کند، جنگ قیمتی می‌آید اما بازار چین عملاً سودآوری این شرکت‌ها را بلعیده و XPeng بیش از دیگران از این فشار آسیب دیده است. در واقع، XPeng برای حفظ سهم بازار ناچار به کاهش قیمت‌ها و ارائه مشوق‌های سنگین شده و همین موضوع حاشیه‌سود آن را به‌شدت تضعیف کرده است. این وضعیت زمانی پیچیده‌تر می‌شود که بدانیم فروش تسلا در چین به پایین‌ترین سطح سه‌ساله رسیده، اما XPeng برخلاف انتظار نتوانسته از این فرصت استفاده کند؛ نشانه‌ای دیگر از ضعف برندینگ و

یک تیونر اماراتی سراغ رولزرویس «گوست» رفت

تیونر ونوم‌بلک مستقر در دب، از جدیدترین پروژه جنجالی خود بر پایه رولزرویس گوست با نام «RR Ghost Vanta» رونمایی کرد. اگر از طرفداران متعصب و سنتی رولزرویس هستید، احتمالاً از این تیونینگ راضی نخواهید بود؛ چون تغییرات ظاهری این سدان فوق لوکس آن را از یک خودرو باوقار به یک هیولای خیابانی پرخاشگر تبدیل کرده است. اولین نکته قابل توجه، کاهش ارتفاع شدید خودرو است که به‌گوست حال و هوایی کاملاً اسپرت و کف‌خواب داده است. این ظاهر با یک کیت پهن هم‌رنگ بدنه تکمیل شده که شامل بالچه‌های عمودی ظریف در سپر جلو، دیفیوزر عقب و رکاب‌های جانبی است. با این تغییرات، نمای جانبی گوست شباهت زیادی به کرایسلر 300C پیدا کرده است. تولید کرایسلر



300C مدتی پیش متوقف شده؛ اما همیشه به‌عنوان «رولزرویس مناطق محروم» شناخته می‌شود. ونوم در اینستاگرام خود این پروژه را این‌گونه توصیف کرده است: «یک مدل سفارشی با کیت بدنه باطراحی‌شده که به‌گوست حالتی قاطع، حضوری پررنگ و سطحی جدید از انحصار می‌بخشد.» مدل Vanta روی رینگ‌های یک‌تکه و دیسکی شکل سوار شده است که با تم آیرودینامیک بدنه کاملاً همخوانی دارد. این سبک رینگ‌ها معمولاً در خودروهای برقی برای کاهش مقاومت هوا استفاده می‌شود؛ اما این جاسر فانتزی بهیابی دارد. اگرچه ونوم درباره تغییرات فنی سکوت کرده، اما انتظار می‌رود که پیش‌رانه دست‌نخورده باقی مانده باشد. بنابراین زیر کاپوت احتمالاً همان موتور ۶.۷۵ لیتری V12 توربو دوقلو (ساخت بامو) قرار دارد.



توان ۲ هزار اسب بخاری
برای هوراگان «STO»

«در دنیای سوپراسپرت ها گاهی مرزهای مهندسی به شکلی باور نکردنی جابه جا می شود. یک لامبورگینی هوراگان STO که توسط شرکت تیونینگ آندر گراند ریسینگ تقویت شده، اکنون قدرتی بیش از ۲۰۰۰ اسب بخار تولید می کند و هابیر کار جدید بوگاتی یعنی توریون را به راحتی پشت سر می گذارد. این قدرت شگفت انگیز حاصل یک پروژه تیونینگ سنگین، به ویژه افزودن سیستم تونین توریو به پیشرانده ۱۷۱۰ این گاو خشمگین ایتالیایی است. به گفته آندر گراند ریسینگ، این هیولا با بنزین معمولی ۹۳ اکتان، قدرتی معادل ۱۲۰۰ اسب بخار دارد؛ اما با پر کردن باک از اتانول، این عدد به رقم سرگیزه آور بیش از ۲۰۰۰ اسب بخار می رسد. برای تضمین ایمنی، این خودرو به رول کیج،

کمربندهای ایمنی مسابقه ای و یک سیستم اطفای حریق مخفی نیز مجهز شده است. برای این که عظمت این قدرت را بهتر درک کنیم، کافی است آن را با هابیر کار جدید بوگاتی مقایسه کنیم. بوگاتی توریون با پیشرانده ۷۱۶ هیبریدی خود، در مجموع ۱۸۰۰ اسب بخار قدرت تولید می کند. این خودرو ظرف ۲ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و حداکثر سرعت آن با کلید مخصوص به ۴۴۵ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. از سوی دیگر، لامبورگینی هوراگان STO در حالت استاندارد کارخانه، از پیشرانده ۵.۲ لیتری ۷۱۰ تنفس طبیعی خود ۶۴۰ اسب بخار قدرت می گیرد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر این مدل ۳ ثانیه و حداکثر سرعت آن ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت است.

خودروهای خارجی همچنان گران می شوند؛

واردات ۳۷ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو از ابتدای سال تاکنون



«ابلاغیه اخیر

هیات وزیران مبنی بر حذف سقف واردات با «ارز اشخاص و ارز با منشأ خارجی» اگرچه در ظاهر یک

تسهیل گری اداری برای فعالان تجاری تلقی می شود، اما در بطن خود حامل یک پیام روشن و معنادار برای بازار خودرو است؛ پیامی که از خروج کامل دولت و بانک مرکزی از تامین ارز واردات خودرو حکایت دارد. به گفته بسیاری از فعالان بازار، ابلاغ این مصوبه، آن هم در شرایط کنونی بیشتر شبیه رسمیت بخشی به یک واقعیت جاری در بازار واردات خودرو است.

آن چه مشخص است این که از ابتدای سال جاری تاکنون، واردات خودرو عملابدون اتکا به ارز تخصیصی انجام شده است. وزارت صنعت، معدن و تجارت در بیش از ۹ ماه گذشته حتی یک دلار نیز به واردات خودرو اختصاص نداده و تمامی خودروهای وارد شده از مسیر «ارز اشخاص» یا «ارز با منشأ خارجی» تامین مالی شده اند. این موضوع را آمارهای رسمی و همچنین اظهارات یک مقام مسئول در وزارت صمت نیز تایید می کنند؛ به طوری که سیدحامد عاملی، معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت ابتدای دی ماه اعلام کرد: «از ابتدای سال تاکنون حدود ۳۷ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو وارد کشور شده که منبع ارزی آن ها مربوط به سال گذشته بوده، یا از محل ارز اشخاص تامین شده است.»

در مقابل اعلام این آمار اما یک عدد قابل تامل دیگر نیز وجود دارد؛ حدود ۱۰۰ هزار ثبت سفارش خودرو که همچنان در صف تخصیص ارز بانک مرکزی معطل مانده اند. این در حالی است که مطابق قانون بودجه سال جاری، بانک مرکزی مکلف به تخصیص ۲ میلیارد یورو ارز برای واردات خودرو بوده، اما با گذشت بیش از ۳ فصل از سال این تعهد قانونی هنوز اجرایی نشده است؛ بنابراین در شرایطی ۹ ماه از سال سپری شده که از یک سو ارزی برای واردات تخصیص داده نشده و از سوی دیگر سایت ثبت سفارش برای واردات خودرو توسط ۱۳۰ واردکننده ای که مجوز واردات خود را از وزارت صمت اخذ کردند، همچنان فعال بوده است. حالا با مصوبه جدید هیات وزیران مبنی بر حذف سقف واردات بازار اشخاص و ارز با منشأ خارجی، واردات خودرو در فاز جدیدی قرار گرفته و عملاً این پرسش را مطرح کرده که آیا دولت به طور رسمی از تخصیص ارز به واردات خودرو در سال جاری عبور کرده است؟ برداشته شدن محدودیت سقف کارت بازرگانی برای واردات از محل ارز اشخاص، در چنین بستری معنای دوگانه ای پیدا می کند. از یک سو این تصمیم می تواند به عنوان تلاشی برای کاهش گلوگاه های اجرایی و تسریع روند واردات تلقی شود، اما از سوی دیگر نشانه ای است از این که دولت از این به بعد، برنامه ای برای تزریق ارز رسمی به این حوزه ندارد. به بیان دیگر، مصوبه اخیر هیات دولت بیش از آن که مسیر جدیدی را برای تامین ارز واردات خودرو باز کند، مسیر فعلی ورود این محصولات را تثبیت

کرده است؛ مسیری که در آن واردات خودرو تنها برای باز یگرانی ممکن است که به منابع ارزی خارج از شبکه رسمی دسترسی دارند.

در چنین شرایطی، سر نوشت وعده ۲ میلیارد دلار ارز واردات خودرو که در قانون بودجه امسال پیش بینی شده بود، در حاله ای از ابهام قرار گرفته است. اگرچه این رقم روی کاغذ همچنان باقی مانده، اما واقعیت های اجرایی نشان می دهد این منابع عملاً به بن بست خورده و حداقل تا پایان سال جاری، چشم اندازی برای فعال شدن آن دیده نمی شود. نتیجه چنین وضعیتی، شکل گیری یک نظام وارداتی دو گانه است؛ نظامی که در آن «مجوز واردات» وجود دارد، اما «مکان تامین ارز» تنها برای بخشی محدود از واردکنندگان فراهم است.

طبق آخرین گزارش سازمان بازرسی ۲۷۰ شرکت برای دریافت مجوز واردات خودرو به وزارت صمت درخواست دادند که از این تعداد شرکت متقاضی، حدود ۱۳۰ شرکت موفق به اخذ مجوز شدند. حالا باید دید که از این تعداد چند شرکت می توانند بازار خود اقدام به واردات خودرو کنند. تداوم واردات خودرو بازار اشخاص می تواند پیامدهای متفاوتی به همراه داشته باشد. در کوتاه مدت ممکن است آمار ورود خودرو حفظ شود یا حتی افزایش یابد؛ اما در میان مدت این پرسش مطرح می شود که آیا چنین مدلی می تواند به تنظیم پایدار بازار، کاهش قیمت ها و افزایش رقابت منجر شود یا صرفاً به تقویت واردات محدود، گران قیمت و کم تیراژ خواهد انجامید؟ به ویژه آن که تجربه ماه های گذشته نشان داده خودروهای وارداتی به رغم افزایش تعداد، نتوانستند نقش تعیین کننده ای در مهار قیمت بازار ایفا کنند.

«وارداتی ها همچنان گران می شوند

خودروهای داخلی روز گذشته در بازار رشد بهای ۳ تا ۱۸ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (در پیچه برقی) (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۵۹ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان، نیسان اکستند EX (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۶۵ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان، ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۰۰ میلیون تومان و سورن پلاس XU7P (در پیچه سیمی) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۶۱ میلیون تومان خرید و فروش شدند. در مدت زمان یاد شده خودروهای مونتاژی نیز رشد بهای ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که اکستریم TXL (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان، کی ام سی T9 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، ام وی ام X33 کراس دنده ای (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان و فونیکس آریزو ۱۸ اسکلنت (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۷۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش ام جی GT (۲۰۲۴) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد تومان، تانک ۳۰۰ – ۲۰۰ سی سی تورو (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و بنز C200L (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید.

۹ محصول سواری گروه بهمن از طریق مزایده به فروش می رسند



«شرکت بهمن موتور در نظر دارد ۹ محصول سواری مزاد خود را از طریق مزایده عمومی به متقاضیان عرضه کند. براساس اعلام این شرکت، متقاضیان می توانند برای بازدید حضوری از خودروهای عرضه شده از روز یکشنبه ۱۴ دی تا روز یکشنبه ۲۱ دی ۱۴۰۴، همه روز ه از ساعت ۸ صبح تا ۱۵ به انبار خودروهای مزایده ای شرکت بهمن موتور واقع در کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص (شهید لشگری)، پلاک ۲۳۷ مراجعه کنند. همچنین ثبت قیمت پیشنهادی و واریز سپرده شرکت در مزایده از ساعت ۸ صبح روز یکشنبه ۱۴ دی ماه تا ساعت ۱۸ روز یکشنبه ۲۱ دی ماه ۱۴۰۴ از طریق سامانه Auction.bahman.ir انجام خواهد شد. در این مرحله از مزایده، خودروهای ریسپکت، هونگچی H5، انواع کاپرا، دیگنیتی پرایم و پرستیز، فیدلیتی پرایم و پرستیز، اینرودز و پیکاپ G9 به متقاضیان واگذار خواهد شد.

فروش نقدی کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار با تحویل بهمن ۱۴۰۴



«شرکت بهمن دیزل از آغاز فروش نقدی کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار ویژه دی ماه ۱۴۰۴ با قیمت قطعی ۳۴،۴۹۱،۰۰۰،۰۰۰ ریال و موعد تحویل ۳۰ بهمن ۱۴۰۴ خبر داد. در این طرح، کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار به رنگ سفید عرضه می شود. براساس این بخشنامه، ثبت نام این طرح از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه ۱۰ دی ماه آغاز شده و تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنجشنبه ۲۵ دی ماه ۱۴۰۴ با تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. فرآیند ثبت نام به صورت برخط و از طریق درگاه عملیات انجام می شود و ثبت نام، تایید توافق نامه الکترونیکی و واریز وجه کامل در همین سامانه به منزله عقد قرارداد محسوب شده و نیازمند قرارداد فیزیکی نیست. این کامیون با موتور ۳۷۶۰ سی سی مجهز به توربوشارژر و اینتر کولر، سیستم انژکتور کانال مشترک بوش آلمان، توان ۱۵۵ اسب بخار در ۲۶۰۰ دور در دقیقه، گشتاور ۴۹۱ نیوتن متر در بازه ۱۲۰۰ تا ۱۹۰۰ دور، استاندارد آلایندگی یورو 5EEV، ترمز جلو کاسه ای و عقب پنوماتیک مجهز به ABS و EBD، رنگ های فولادی ۱۷.۵ اینچی، سیستم چندرسانه ای TFT لمسی با مانیتور ۱۷ اینچی، ره یاب، بلوتوث، USB و SD، کروز کنترل، کولر، گرم کن آینه ها و تودوزی چرمی یا پارچه ای با رنگ مشکی – زرشکی عرضه می شود.



◀ تسلا مدل ایکس ۲۰۲۵ یک اس‌یووی تمام‌برقی لوکس و پیشرفته است که طراحی بیرونی آن همچنان با خطوط ساده، بدنه‌ای آیرودینامیک و درهای «فالکون‌وینگ» شناخته می‌شود که هم جذابیت بصری دارند و هم عملکرد کاربردی در فضاهای محدود را بهتر می‌کنند. ظاهر آن فاصله زیادی با طراحی حفظ‌شده نسل قبلی ندارد؛ اما با جزئیات جدید در چراغ‌ها و جلوپنجره بدون موتور به‌روزرسانی شده است که بر سبک آینده‌نگر تأکید دارد. در کابین، فضای داخلی بزرگ و چند تنظیم صندلی (۵، ۶ یا ۷ نفره) به همراه نمایشگر مرکزی ۱۷.۴ اینچی و صفحه‌نمایش جلوراننده دیده می‌شود. طراحی مینیمال با کمترین

◀ تسلا مدل ایکس ۲۰۲۵ یک اس‌یووی تمام‌برقی لوکس و پیشرفته است که طراحی بیرونی آن همچنان با خطوط ساده، بدنه‌ای آیرودینامیک و درهای «فالکون‌وینگ» شناخته می‌شود که هم جذابیت بصری دارند و هم عملکرد کاربردی در فضاهای محدود را بهتر می‌کنند. ظاهر آن فاصله زیادی با طراحی حفظ‌شده نسل قبلی ندارد؛ اما با جزئیات جدید در چراغ‌ها و جلوپنجره بدون موتور به‌روزرسانی شده است که بر سبک آینده‌نگر تأکید دارد. در کابین، فضای داخلی بزرگ و چند تنظیم صندلی (۵، ۶ یا ۷ نفره) به همراه نمایشگر مرکزی ۱۷.۴ اینچی و صفحه‌نمایش جلوراننده دیده می‌شود. طراحی مینیمال با کمترین

تسلا مدل «ایکس» با ویژگی‌های جدید



آیا خودروهای خودران ایمن هستند؟

تحول در مسیر آینده

عملکرد خودروهای خودران بدون برخورداری از میدان دید کافی نسبت به‌وضعیت دیگر رانندگان در ترافیک یا شرایط جوی حساس کند می‌شود. به‌همین دلیل، استانداردها و تحقیقات ایمنی به سمت پیوند ارتباطات مطمئن بین خودروها و زیرساخت‌ها حرکت می‌کنند تا به‌طور هم‌زمان ایمنی را افزایش دهند.

تکنولوژی مهم در خودروهای برقی خودران

خودروهای خودران از ترکیب دوربین، سنسورها و واحد پردازشگرها تشکیل می‌شوند؛ اما اخیراً به کمک هوش مصنوعی AI و ورود آن به این مهم الگوریتم‌ها دقیق‌تر و پردازش‌ها با دقت بالایی صورت می‌گیرد تا یک رانندگی هوشمند و شبکه حمل‌ونقل ایمن را به وجود آورد.

ساختار اصلی خودروهای خودران

سیستم‌های خودران از ترکیب سنسورها شامل دوربین، رادار و لیدار برای درک بهتر محیط بهره می‌برند. برای مثال، فناوری شرکت «Mobileye» که توسط بسیاری از کمپانی‌های مطرح خودروساز برای سیستم‌های کمک‌راننده به کار می‌رود، از حسگرهای دوربین و پردازشگرهای EyeQ برای ارائه سیستم کمکی پیشرفته رانندگی یا ADAS و حتی قابلیت‌های خودران سطح بالاتر استفاده می‌کند. در مقابل، کمپانی‌هایی مانند تسلا بر اساس فلسفه «vision-only»، یعنی استفاده فقط از دوربین‌ها و هوش مصنوعی بدون لیدار پیش می‌روند که این روش همچنان موضوع بحث در زمینه ایمنی و عملکرد در شرایط آب و هوایی است.

هوش مصنوعی و تصمیم‌گیری دقیق

هوش مصنوعی، شبکه‌های عصبی و الگوریتم‌های جدید به خودروهای خودران کمک می‌کنند تا از داده‌های ورودی سنسورها مدل‌های محیطی ایجاد کنند؛ به‌طوری که مسیرها را پیش‌بینی و عکس‌العمل مناسب را اتخاذ کنند. استانداردهای جدید در حال توسعه نیز رویکردهای ایمنی برای هوش مصنوعی AI را پوشش می‌دهند. این استاندارد ISO IEC 5469 است که برای ایمنی عملکرد هوش مصنوعی در خودرو در سال ۲۰۲۴ تبیین شد و به مدیریت چرخه عمر سیستم‌های هوش مصنوعی مورد استفاده در خودرو کمک بسزایی می‌کند.

نرم‌افزارها، نقشه‌برداری و داده‌های دقیق

برای تصمیم‌گیری ایمن‌تر، نقشه‌های دقیق ۳ بعدی در کنار داده‌های در لحظه، از خودروها جمع‌آوری می‌شوند. کمپانی‌هایی مثل Waymo از داده‌های مقیاس‌پذیر برای بهبود درک محیط، نقشه‌برداری و هم‌زمان‌سازی با شرایط واقعی جاده استفاده می‌کنند که نتایج نشان داده تا ۱۸۰ الی ۹۰ درصد کاهش تصادفات در خودروهای خودران واقعی نسبت به انسان‌ران‌ها داشته‌اند.

سرمایه‌گذاری خودروسازان و صاحب فناوری‌ها

توسعه خودروهای خودران نیازمند سرمایه‌گذاری‌های عظیم در تحقیق و توسعه R&D، سخت‌افزار با سنسورها، شبکه‌های داده و نرم‌افزارهای پیچیده با هوش مصنوعی AI است. در سال‌های اخیر، کمپانی‌های مطرح خودروساز، تکنولوژی و سرمایه‌گذاری منابع بسیاری را در این بخش تزیق کرده‌اند.

سرمایه‌گذاری‌های میلیارد دلاری در بخش خودران

کمپانی تسلا از سال ۲۰۱۲ میلادی به بعد به‌عنوان پیشرو در زمینه تکنولوژی خودرو خودران شناخته می‌شود؛ بنابراین بیش از ۱۰ میلیارد دلار تنها در بخش تحقیق و توسعه R&D و نرم‌افزارهای خودران سرمایه‌گذاری کرده است. این مهم با تمرکز بر استراتژی استفاده دوربین‌محور برای آینده رباتیکسی تمام‌برقی خود این مهم را محقق کرده است. علاوه بر تسلا کمپانی اپل نیز با سرمایه‌گذاری بیش از ۱۰ میلیارد دلاری در توسعه فناوری خودران قدم برداشته است که جزئیات زیادی در این بخش در دسترس نیست.

تویوتا و سرمایه‌گذاری در بخش خودران

تویوتا همواره سعی داشته تا در فناوری‌های نوین خودرویی پیش‌قدم باشد. بر این اساس بیش از ۴ میلیارد دلار در بخش تحقیق و توسعه R&D سرمایه‌گذاری کرده تا تکنولوژی‌های ایمن و یکپارچه رانندگی خودران را توسعه بخشد.

هیوندای و سرمایه‌گذاری در بخش خودران

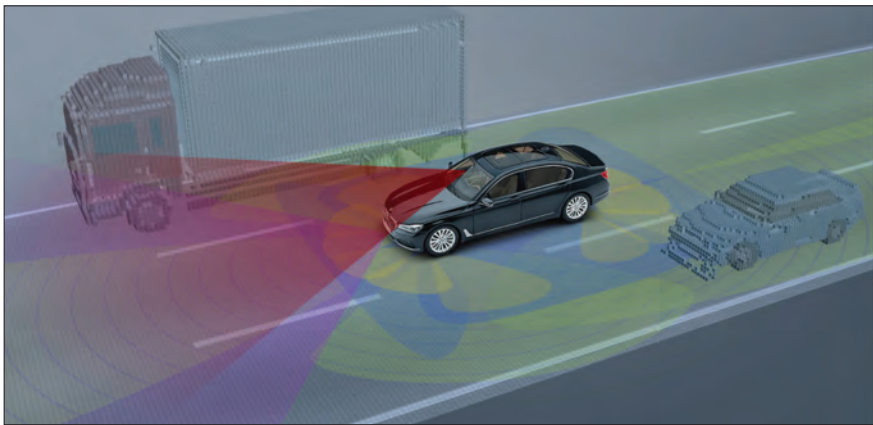
کمپانی هیوندای با همکاری Motional بیش از ۴ میلیارد دلار در زمینه توسعه خودروهای خودران سطح ۴ قدم بسیار مهمی را برداشته است. قرار است نخستین پروژه مشترک این دو کمپانی در اواخر سال جاری میلادی روی محصولات هیوندای به کار گرفته شود.

هوندا و جنرال موتورز با سرمایه‌گذاری مشترک

هوندا که در زمینه فناوری‌های پیشرفته همواره یک‌ه‌تاز بوده، با یک سرمایه‌گذاری مشترک با کمپانی جنرال موتورز به‌عنوان یکی از پیش‌سازان این عرصه در حال تدارک نصب این تکنولوژی در محصولات هونداست. این سرمایه‌گذاری ۲,۷۵ میلیارد دلاری بوده تا بهترین زمینه جهت توسعه این فناوری به‌وجود آید. این سرمایه‌گذاری‌ها نشان می‌دهد که حوزه خودروهای خودران به یک عرصه رقابتی جهانی با هزینه‌های بسیار بالا تبدیل شده؛ اما پتانسیل بازار نیز به‌صورت نامایی در حال رشد است.

چالش ایمنی و مسئولیت حقوقی

ایمنی خودروهای خودران هنوز یکی از مسائل کلیدی است؛ بسیاری از تصادفات تاریخی، مثل موارد مربوط به فناوری اتوپایلت تسلا، باعث افزایش نظارت حقوقی و تحقیقاتی برای این سیستم‌ها شده است. مسئولیت در تصادفات نیز یک چالش قانونی اساسی است؛ در صورت وقوع حادثه، تعیین این که مسئول کیست، سازنده، نرم‌افزار یا راننده؟ هنوز سوال پیچیده‌ای است. این موضوع نیازمند چارچوب‌های حقوقی جدید است که بتواند بین مسئولیت‌های فناوری و تولیدکنندگان تعادل ایجاد کند. راه‌حل این مهم ایجاد قوانین جدید، مشخص کردن مسئولیت‌ها و انتشار کامل داده‌های عملکرد ایمنی خودروها برای اعتماد عمومی است.



بالا رفتن سرعت رشد بسیاری از فناوری‌های مرتبط با این بخش شده که از آن جمله می‌توان به فناوری خودران اشاره کرد که به‌سرعت در حال تغییر چهره صنعت حمل‌ونقل است.

ترکیب برقی‌سازی با رانندگی عامل غیر انسانی نویدافزایش ایمنی، کاهش اثرات زیست‌محیطی و دسترسی بهتر به سیستم حمل‌ونقل را می‌دهد. اما این تحولات نیازمند یک «چارچوب استاندارد» دقیق است که نه تنها تکنولوژی را هدایت کند، بلکه ایمنی سرنشینان و دیگر کاربران جاده، ارتباط بین خودروها و تعامل با زیرساخت‌ها را تضمین کند. بر این اساس در سال‌های اخیر دولت‌ها، استانداردهای بین‌المللی، خودروسازان و شرکت‌های صاحب فناوری در حال شکل دادن قواعد جدیدی هستند که مدل‌های خودران و تمام‌برقی را به‌صورت هم‌زمان ایمن و قابل اعتماد سازد.

چارچوب استانداردهای فعلی برای خودران

توسعه خودروهای خودران نیازمند یک مدیریت و چارچوب استاندارد جهانی است که توسط سازمان مهندسان خودرو (SAE)، سازمان استاندارد بین‌المللی (ISO) و سازمان استاندارد اروپا (UNECE) تدوین و به کار گرفته شده است.

استاندارد خودران «SAE J3016»

سیستم استاندارد SAE J3016 که براساس همکاری ISO/SAE شکل گرفته، دارای ۶ سطح استاندارد رانندگی خودکار است. از سطح پایه (Level 0) تا رانندگی کاملاً خودکار (Level 5) که خودرو بدون حضور انسان می‌تواند در همه شرایط جاده‌ای حرکت کند. این سطوح نقش اصلی را در تعیین الزامات تست، ایمنی و مقررات دارند و به مقررات‌گذاران کمک می‌کنند تا مشخص کنند چه زمانی یک خودرو می‌تواند بدون نظارت انسان کار کند.

استانداردهای ایمنی عملکردی «ISO 26262»

یکی از مهم‌ترین استانداردهای مرتبط با سیستم‌های الکترونیکی خودروها، ISO 26262 است که «ایمنی عملکردی» را برای تجهیزات الکترونیکی و الکتریکی در خودروها تعریف می‌کند. این استاندارد طراحی، توسعه، تست و انتشار سیستم‌های کلیدی و مهم ایمنی را پوشش می‌دهد و به تولیدکنندگان کمک می‌کند تا خطرات ناشی از خرابی‌های سیستم را شناسایی و کاهش دهند.

استانداردهای ایمنی عملکرد «ISO/TS 5083»

این استاندارد در سال ۲۰۲۵ میلادی در فهرست استاندارد جدید ISO قرار گرفت که با شماره ۵۰۸۳ شناخته می‌شود. این استاندارد به‌صورت کاملاً ویژه به ایمنی سیستم‌های کمکی پیشرفته رانندگی ADAS در خودروها می‌پردازد. این استاندارد جنبه‌های طراحی ایمن، ارزیابی مهندسی، تست و ارزیابی بعد از انتشار را تعریف می‌کند و شامل ملاحظات امنیت سایبری نیز می‌شود. موضوعی که در خودروهای خودران و متصل به اینترنت اهمیت فزاینده‌ای یافته است.

استانداردهای ارتباطی و آینده‌ای مسیر

علاوه بر استانداردهای مرتبط با ایمنی، خودروهای تمام‌برقی خودران نیازمند پروتکل‌هایی برای ارتباط با شبکه‌ها و زیرساخت‌ها هستند. برای مثال استاندارد ISO 15118 درباره ارتباط ارتباطی بین خودرو و شبکه (Vehicle-to-Grid) و ویژگی Plug & Charge مترکز شده است. اگرچه این استاندارد رابطه مستقیمی با رانندگی خودران ندارد، اما بخش ارتباطات امن خودروهای برقی را شکل می‌دهد.

ایمنی سرنشینان خودرو و ارتباط بین خودروها

ایمنی سرنشینان در خودروهای خودران، به‌ویژه برای EVها که فاقد موتور احتراق داخلی یا ICE هستند، با مجموعه‌ای از استانداردها و روش‌های تست سختگیرانه هدایت می‌شود که در این بخش استاندارد ISO 26262 در نظر گرفته شده است. در این استاندارد کنترل فرمان، ترمز و تمامی سنسورها مورد بررسی قرار می‌گیرد و در مقابل خرابی‌های نرم‌افزاری یا سخت‌افزاری نیز مورد بررسی دقیق قرار می‌گیرد. مضاف بر این موارد استاندارد عملکردی سازمان ایمنی ترافیک ملی ایالات متحده (NHTSA) در آمریکا در سال ۲۰۲۵ میلادی اقدام به اضافه کردن به‌روزرسانی استاندارد برای خودروهای تمام خودران و کمکی پیشرفته رانندگی (ADAS) کرده تا تست‌ها و گزارش‌دهی درباره ایمنی در جاده را افزایش دهد.

ایمنی خودرو با خودرو و زیرساخت آن

یکی از چالش‌های اصلی خودروهای خودران، ارتباط بین خودروها (V2V) و ارتباط با زیرساخت‌ها (V2X) است. خودروهایی که به‌طور مستقل تصمیم‌گیری می‌کنند باید اطلاعاتی فراتر از اطلاعات سنسورهای داخلی خود دریافت کنند تا در مواجهه با سناریوهای پیچیده ترافیکی پاسخ ایمن دهند. در مدل‌های بدون تبادل اطلاعات، این موضوع می‌تواند منجر به شرایط خطرناکی شود؛ زیرا

راننده و مسافران، تجربه‌ای لوکس و دلپذیر فراهم می‌کند. در نسخه‌های sleeper، این اتوبوس حتی شامل تخت‌های کاملاً تخت و فضای جداگانه برای استراحت در سفرهای شبانه است. از نظر مشخصات فنی، این اتوبوس با پیش‌ران دیزل Volvo D8K (۸ لیتر) عرضه می‌شود که در نسخه‌های 13.5 و ۱۵ متری قدرت تا حدود ۳۴۶ اسب‌بخار (۲۵۸ کیلووات) و گشتاور ۱۲۵۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. انتقال نیرو از طریق گیربکس خودکار I-Shift با دستی ۶ سرعته انجام می‌شود و سیستم تعلیق هوای کنترل‌شونده سواری نرم و پایدار را تضمین می‌کند.

ولوو ۹۶۰۰ یکی از برجسته‌ترین اتوبوس‌های بین‌شهری و لوکس در کلاس خود است که برای مسیرهای طولانی طراحی شده و ترکیبی از ظاهر مدرن، عملکرد قابل اعتماد و راحتی سرنشینان ارائه می‌کند. بدنه این اتوبوس با خطوط صاف و آیرودینامیک، پنجره‌های پانوراما و ارتفاع بلند، هم ظاهری چشم‌گیر دارد و هم میدان دید گسترده‌ای برای مسافران فراهم می‌کند که آن را برای سفرهای بین‌شهری و گردشگری ایده‌آل می‌سازد. در کابین، ولوو ۹۶۰۰ با صندلی‌های راحت، فضای کافی برای پا، سیستم تهویه مطبوع، پنجره‌های دید وسیع و طراحی ارگونومیک برای



اتوبوس زیبا و ایمن
برون شهری «ولوو»



یک عضو هیات مدیره انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

معطلی در بنادر و مرزها، مسیر ترانزیت را از ایران تغییر داد

بعد از مساله ویزا، تامین سوخت یکی از بزرگ‌ترین چالش‌هاست. بر این اساس بحث بر سر فروش گازوئیل به قیمت جهانی به ناوگان ایرانی است. این یعنی افزایش شدید هزینه حمل و نقل و در نهایت وارد آمدن فشار اقتصادی به مصرف‌کننده



دچار پرونده مالیاتی.

کشور ترکیه همواره در زمینه حمل و نقل در رقابت با کشور ماسست؛ این شرایط چه نقشی در عقب افتادن ایران از رقبای مثل ترکیه داشته است؟

ترکیه دقیقاً از همین نقاط ضعف ما استفاده کرده است؛ ناوگان حمل و نقل ترکیه و برای اروپا دارد، دسترسی بانکی دارد و با ثبات مقررات کار می‌کند. امروز کرایه یک کامیون از ترکیه جهت حمل کالا از استانبول تا تهران حدود ۲ هزار و ۸۰۰ تا ۳ هزار دلار است؛ در حالی که همین مسیر با کامیون ایرانی ارزان‌تر تمام می‌شود؛ اما اجازه ورود به اروپا نداریم. این تفاوت مستقیماً روی قیمت تمام‌شده کالا اثر می‌گذارد

در کنار این مسائل، تامین سوخت با کیفیت کامیون‌های ترانزیتی تا چه حد جدی است؟

بعد از مساله ویزا، تامین سوخت یکی از بزرگ‌ترین چالش‌هاست. بحث فروش گازوئیل به قیمت جهانی به ناوگان ایرانی مطرح است. این یعنی افزایش شدید هزینه حمل و در نهایت وارد آمدن فشار به مصرف‌کننده نهایی. ما انتظار داریم اگر حمایتی وجود ندارد، حداقل مانع‌تراشی نشود.

در صورت اصلاح بخشنامه‌های بدون پشتوانه کارشناسی، چه میزان از هزینه‌ها کاهش خواهد یافت؟

حداقل بین ۳۰ تا ۴۰ درصد در هزینه و زمان صرفه‌جویی خواهد شد. برخی قوانین ذاتاً بد نیستند، اما وقتی بدون هماهنگی و اطلاع‌رسانی اجرا می‌شوند، به‌مانعی تبدیل می‌شوند. نمونه آن الزام ثبت سفارش و تخصیص ارز در گمرک ترمز است؛ در حالی که این اسناد مربوط به گمرک مقصد است. این رویه قبلاً اصلاح شده بود، اما دوباره برگشته و کالاهای پشت مرز قفل می‌شوند.

به عنوان پرسش پایانی چه انتظاری از متولیان حمل و نقل جهت بهبود وضعیت فعلی این صنعت در کشور دارید؟

انتظار ما روشن است؛ اگر قرار است تصمیمی گرفته شود، باید بخش خصوصی نیز که در میدان اجراست، درباره آن نظر بدهد.

مادر انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران آمادگی کامل داریم که با وزارت راه، گمرک، اتاق بازرگانی و سایر مراجع همکاری کنیم. اگر این تعامل شکل بگیرد، هم هزینه‌ها کاهش پیدا می‌کند و هم منافع آن به مردم می‌رسد.

چین یا هند به سمت بنادر دیگر مثل پوتی در گرجستان و از آن‌جا به کشورهای CIS منتقل می‌شود. مسیر طولانی‌تر است؛ اما به دلیل نبود معطلی و هزینه‌های اضافی، برای صاحب کالا به صرفه‌تر تمام می‌شود.

با توجه به این که شما به کاهش در آمد ترانزیتی کشور اشاره کردید، از این موضوع آمار دقیقی دارید؟

متأسفانه خیر؛ چون حجم ترانزیت آن قدر کاهش یافته که عملاً آمار معناداری ارائه نمی‌شود.

به موضوع مبادلات مالی و ارزی هم اشاره کردید. این چالش چگونه فعالیت شرکت‌های حمل و نقل را تحت تأثیر قرار داده است؟

حمل و نقل بین‌المللی بدون تبادل پول امکان‌پذیر نیست. ما باید به شرکت‌های خارجی، رانندگان، کشتی‌ها و خطوط کانتینری پول پرداخت کنیم. اما سیستم بانکی به دلیل تحریم عملاً ارزی به ما نمی‌دهد. از طرف دیگر، حمل اسکناس طبق قوانین قاچاق محسوب می‌شود. نتیجه این تناقض آن است که شرکت‌ها مجبورند بازار غیررسمی ارز تهیه کنند. مشکل این جاست که این هزینه‌ها سندرسمی ندارد و سازمان مالیاتی هم آن را نمی‌پذیرد. در نهایت، شرکت حمل و نقل هم متهم به تخلف ارزی می‌شود و هم

تولیدکننده هستیم و هم مصرف‌کننده؛ صادرات داریم و واردات؛ بدون حمل و نقل، هیچ کدام از این‌ها معنا ندارد. در حوزه حمل و نقل زمینی، یکی از بزرگ‌ترین مشکلات ما بحث ویزای رانندگان است. رانندگان ایرانی عملاً امکان تردد به بسیاری از کشورهای اروپایی را ندارند. این مساله ریشه سیاسی دارد و قابل انکار نیست؛ اما نتیجه آن حذف ناوگان ایرانی از بخش بزرگی از بازار حمل و نقل بین‌المللی است.

علاوه بر مساله ویزا، از تعدد نهادهای ناظر هم گلیاه دارید؛ این موضوع در فعالیت اعضای این صنف تا چه اندازه تأثیر داشته است؟

اگر بررسی کنید، بیش از ۳۰ نهاد مختلف به‌نوعی بر حمل و نقل بین‌المللی نظارت دارند. هر کدام قوانین، دستورالعمل‌ها و رویه‌های خاص خودشان را دارند. حالا تصور کنید قرار است کالایی از یک نقطه به نقطه دیگر منتقل شود؛ این محموله باید از فیلتر دهه‌سازمان عبور کند. مشکل زمانی حادث می‌شود که بخشنامه‌ها بدون اطلاع قبلی و بعضاً شبانه صادر می‌شوند. کامیونی که در مسیر است، هنوز به مرز نرسیده، با قانونی جدید مواجه می‌شود. یا باری که روی کشتی است و به بندر نزدیک می‌شود، ناگهان مشمول مقررات تازه‌ای می‌شود. این بی‌ثباتی، هزینه و ریسک را به شدت بالا می‌برد.

شما پیش‌تر به چالش‌های حمل و نقل اشاره کردید؛ آیا می‌توانید به یک نمونه مشخص از بخشنامه‌های چالش‌برانگیز اشاره کنید؟

یکی از مصادیق بارز، موضوع ترانزیت خارجی است. ترانزیت یکی از منابع مهم درآمدی کشورهاست؛ اما امروز برای برخی کالاهای ترانزیتی الزام استاندارد و آزمایشگاه گذاشته می‌شود.

کالایی که قرار نیست در ایران مصرف شود، چرا باید استاندارد ایران را بگیرد؟ نتیجه چیست؟ بار وقتی به بندرعباس می‌رسد، باید ۱۵ تا ۲۰ روز متوقف شود تا جواب آزمایشگاه بیاورد. این یعنی هزینه توقف، انبارداری و افزایش زمان ترانزیت. در نهایت، صاحب کالا ترجیح می‌دهد مسیر دیگری را انتخاب کند.

با توجه به تغییرات و محدودیت‌هایی که شما اشاره داشتید، این موضوع چه تأثیری بر جایگاه ترانزیتی ایران گذاشته است؟

اثر بسیار منفی؛ بسیاری از کالاهایی که قبلاً از مسیر ایران به آسیای میانه می‌رفتند، امروز مسیرشان عوض شده است. در حال حاضر کالا به‌جای عبور از خلیج فارس و ایران، از

انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران قدیمی‌ترین و در عین حال بزرگ‌ترین انجمن فعال در این حوزه در کشور است.

این انجمن بیش از ۸۰۰ شرکت عضو دارد که در رشته‌های مختلف حمل و نقل بین‌المللی فعالیت می‌کنند؛ از حمل و نقل زمینی گرفته تا دریایی، ریلی و هوایی. در واقع هر شرکتی که در حوزه حمل و نقل بین‌المللی فعال باشد، فارغ از این که تخصص آن کدام شاخه است، می‌تواند عضو انجمن باشد.

البته انجمن‌های تخصصی مثل انجمن هوایی، کشتیرانی یا ریلی هم وجود دارند؛ اما انجمن حمل و نقل بین‌المللی یک چتر فراگیر است که همه این حوزه‌ها را کنار هم جمع می‌کند. طبیعی است هر چه تعداد اعضا و گستره فعالیت بیشتر باشد، مشکلات و دغدغه‌ها هم پیچیده‌تر می‌شود.

مهم‌ترین چالش‌هایی که امروز شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با آن مواجه هستند چیست؟ اگر بخواهید اولویت‌بندی کنید، از کجا باید شروع کرد؟

واقعیت این است که حمل و نقل یکی از اولین بخش‌هایی بود که در تحریم‌ها هدف قرار گرفت. بعد از نظام بانکی، عملاً دومین حوزه‌ای که تحریم شد، حمل و نقل بود؛ چون با مختل شدن آن، چرخه اقتصاد کشور قفل می‌شود. ما هم



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

ترانزیت، واژه‌ای است که در ادبیات اقتصادی کشور همواره از آن به عنوان یکی از مزیت‌های ژئوپلیتیکی ایران یاد شده است؛ مزیتی که می‌تواند با اتکا به موقعیت جغرافیایی، کشور را به چهارراه اصلی مبادلات منطقه‌ای تبدیل کند. اما آن چه امروز فعالان این حوزه روایت می‌کنند، فاصله‌ای معنادار با این تصویر آرمانی دارد. در سال‌های اخیر به دلیل جبر تحریم‌های ظالمانه، محدودیت‌های بانکی، تصمیمات خلق‌الساعه و تعدد نهاد های تصمیم‌گیر، به تدریج شبکه حمل و نقل بین‌المللی کشور با اختلال‌های جدی مواجه شده است. اختلال‌هایی که نه تنها هزینه تمام‌شده کالا را افزایش داده، بلکه باعث شده مسیرهای جایگزین، هر چند طولانی‌تر، برای صاحبان کالا جذاب‌تر از عبور از ایران باشد.

از سوی دیگر فرسودگی ناوگان حمل و نقل، امروز دیگر یک مساله صنفی یا بخشی نیست؛ بلکه به یک بحران ملی تبدیل شده که مستقیماً بر قیمت تمام‌شده کالا و رقابت‌پذیری اقتصاد کشور اثر می‌گذارد. کامیون‌هایی با عمر بالای دوهفته، کشتنده‌هایی که با حداقل استانداردهای جهانی فاصله دارند و ناوگانی که به دلیل نبود امکان نوسازی، از مسیرهای اصلی تجارت بین‌المللی کنار گذاشته شده‌اند، تصویری است که حمل و نقل ایران را در سال‌های اخیر تعریف می‌کند. در شرایطی که کشورهای رقیب با نوسازی مستمر ناوگان و ارائه مشوق‌های هدفمند، سهم خود از بازار ترانزیت منطقه را افزایش داده‌اند، ناوگان فرسوده ایران نه تنها قدرت رقابت را از دست داده، بلکه خود به عاملی برای افزایش هزینه، اتلاف زمان و حذف مسیر ایران از انتخاب صاحبان کالا تبدیل شده است. برای بررسی ریشه‌های این چالش‌ها در زمینه ترانزیت با «محمد علی کارگشا»، عضو هیات مدیره و خزانهدار انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران به گفت‌وگو پرداختیم:

به عنوان پرسش نخست، ابتدا درباره جایگاه و ماهیت انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران توضیح دهید و این که انجمن شما چه گستره‌ای از فعالیت‌ها را پوشش می‌دهد؟



عرضه ون فوتون وانا «ایران خودرو دیزل» در بورس کالا

ایکوپرس: ایران خودرو دیزل چهارشنبه، هفدهم دی‌ماه ۳۰ دستگاه ون فوتون وانا را در تالار خودرو بورس کالای ایران عرضه خواهد کرد. تالار خودرو بورس کالای ایران روز چهارشنبه هفدهم دی‌ماه ۱۴۰۴ میزبان عرضه ۳۰ دستگاه ون فوتون وانا توسط ایران خودرو دیزل خواهد بود.

تاریخ تحویل این خودروها پنجم اسفندماه ۱۴۰۴ تعیین شده است. ون فوتون وانا یکی از محصولات محبوب شرکت ایران خودرو دیزل است که بر پایه ون‌های سبک شهری – بین‌شهری طراحی شده و برای حمل‌ونقل مسافران یا کاربری‌های خدماتی مناسب است.

تحلیل
analysis

کامرن طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

نوسان هم‌زمان قیمت خودروهای داخلی، وارداتی و مونتاژی در بازار

باعث شده قیمت برخی محصولات مونتاژی در بازار سیر صعودی داشته باشد. نوسانات اخیر بیش از آن که ناشی از تغییرات بنیادین در بازار خودرو باشد، نتیجه فضای انتظاری و واکنش‌های کوتاه‌مدت بازیگران بازار است. نبود چشم‌انداز روشن در سیاست‌های ارزی، ابهام در روند واردات خودرو و بلاتکلیفی در برنامه‌های عرضه خودرو سازان، باعث شده بازار خودرو به‌طور مقطعی و ناپایدار واکنش نشان دهد. تازماتی که متغیرهای کلان اقتصادی به‌ثبات نسبی نرسد و سیاست‌های حوزه خودرو شفاف نشود، نوسان‌های مقطعی همچنان ادامه خواهد داشت. در چنین شرایطی، بازار خودرو بیش از آن که تابع منطق عرضه و تقاضای واقعی باشد، تحت‌تاثیر انتظارات و سیگنال‌های بیرونی است؛ موضوعی که ریسک تصمیم‌گیری را برای خریداران و فروشندگان افزایش داده است.

جانبی همچون تعرفه و نقل‌وانتقال ارزی نیز به تشدید این روند کمک کرده است. در مقابل، برخی خودروهای داخلی با کاهش نسبی قیمت مواجه شدند. افت تقاضای مصرفی، انتظار خریداران برای ثبات یا کاهش بیشتر قیمت‌ها و همچنین افزایش عرضه‌نسی در برخی مدل‌ها؛ عوامل اصلی کاهش قیمت خودروهای داخلی بوده است. رکود معاملاتی در این بخش باعث شده فروشندگان برای حفظ جریان فروش، انعطاف بیشتری در قیمت‌گذاری نشان دهند. خودروهای مونتاژی اما مسیر متفاوتی را طی کردند. این گروه از خودروها که سرنوشت‌شان از یک سو به نرخ ارز و از سوی دیگر به سیاست‌های داخلی خودروسازان و شرایط واردات قطعات وابسته است، روز گذشته عمدتاً با رشد قیمت همراه شدند. افزایش هزینه تأمین قطعات، محدودیت‌های ارزی و کاهش پیش‌بینی‌پذیری در زنجیره تأمین،

بازار خودرو روز گذشته بار دیگر وارد فاز نوسان قیمتی شد؛ نوسانی که این بار چهارم‌ای چندگانه داشت و بر خلاف دوره‌های پیشین، همه بخش‌های بازار را در یک مسیر مشخص قرار نداد. در حالی که قیمت برخی خودروهای وارداتی با افزایش همراه شد، بخشی از خودروهای داخلی کاهش قیمت را تجربه کردند و مدل‌های مونتاژی نیز در مواردی با رشد بها مواجه شدند؛ وضعیتی که نشان‌دهنده سردرگمی بازار و نبود یک محرک واحد در سمت عرضه و تقاضاست. نوسان نرخ ارز، مهم‌ترین عامل اثرگذار بر تحولات قیمتی روزهای اخیر بوده است. افزایش انتظارات تورمی و بی‌ثباتی در بازار ارز، به‌ویژه در بخش خودروهای وارداتی که وابستگی مستقیم به نرخ ارز دارند، باعث شده قیمت این محصولات بار دیگر در مسیر صعود قرار گیرد. این در حالی است که محدودیت عرضه خودروهای وارداتی و هزینه‌های

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۷۹۰	۴۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۰	
ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
چری آریزو 5T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیون و ۲۹۰	۲۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۳ میلیون و ۲۰۰	۰	
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۳ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۴ میلیون و ۷۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۴ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۴ میلیون و ۲۴۰	۴۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۵ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۷ میلیون و ۱۰۰	۰	
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۰۰	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیون و ۵۰	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیون و ۵۹۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۳ میلیون و ۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۴ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۶۳۳	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۳۶	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۸۰۱	۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۰۰	۱۰	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۹۷	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۱۵	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۶۸	۲۶	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۹۲	۴	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک‌میلیارد و ۲۵۰	۱۰	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۸۰۵	۲	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۲۴	۴	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۵۲	۹	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۹۵	۳	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۸۰۰	۵	▼
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۸۵	۵	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۳۳۶	۷	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۶	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک‌میلیارد و ۹۰	۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۸۵	۵	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۲۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۸۸۹	یک‌میلیارد و ۱۶۵	۱۵	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۳۸۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۳۲۸	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک‌میلیارد و ۷۵	۸	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک‌میلیارد و ۱۶۱	۹	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۲۵۵	۱۳	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۲۵۹	۱۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۳۵۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک‌میلیارد و ۱۳۲	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۲۹۸	۳	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۳۵۴	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۳۸۵	۱۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۱۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۵۹۵	۷	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۳۹۰	۱۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۳۹۶	۱۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۷	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۶۵۵	۱۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۳۴۸	۱۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۱۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک‌میلیارد و ۱۲۳	۳	▲
ری‌ا (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیون و ۲۷۰	۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۳۷	۶	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۵۰	۳ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۴ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▲
ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۴ میلیون و ۳۰۰	۳۰۰	▲
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۱۰۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۴ میلیون و ۵۰۰	۵۰۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۱۳ میلیون و ۰	۰	
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۷ میلیون و ۷۰۰	۰	
ایفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۰	۵ میلیون و ۲۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۷ میلیون و ۲۰۰	۵۰	▲
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیون و ۴۰۰	۱۰۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیون و ۰	۰	
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیون و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیون و ۲۰۰	۲۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۲۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۴۰۰	۲۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیون و ۹۵	۶ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
تانگ ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۲۰	۷ میلیون و ۵۰۰	۳۰۰	▲
تویوتا b23 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۴ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیون و ۴۰۰	۸ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۵۰	۱۰ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۳۰۰	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۹ میلیون و ۰	۰	

سرهنگ اسدالهی افزود: «ماموران در بازرسی از این خودرو ۱۸۰۰ لیتر روغن موتور فاقد مجوز کشف کردند.»
فرمانده انتظامی الیگودرز با اشاره به این که در این رابطه یک نفر دستگیر و همراه پرونده تحویل مراجع قضایی شده است، گفت: «کارشناسان ارزش روغن‌های کشف شده را بیش از ۴ میلیارد ریال ارزیابی کردند.»

«فرمانده انتظامی الیگودرز از توقیف یک دستگاه وانت نیسان و کشف ۱۸۰۰ لیتر روغن موتور فاقد مجوز در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان لرستان، فرمانده انتظامی الیگودرز گفت: «ماموران در اجرای طرح برخورد با کالاهای فاقد مجوز، در محور اصفهان - الیگودرز به یک دستگاه وانت نیسان مشکوک و آن را توقیف کردند.»



کشف هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در الیگودرز



فشار عرضه از سوی امارات و لیتوانی می‌تواند بازارهای همسایه ایران را متلاطم کند؛

تصمیم بریتانیا، رقابت روانکارها در خاورمیانه را وارد مرحله تازه‌ای کرد

«در ماه‌های اخیر نشانه‌هایی از تغییر آرایش تجاری در بازار روانکارهای منطقه‌ای دیده می‌شود؛ تغییراتی که اگرچه در ظاهر به تصمیمات سیاستی برخی دولت‌ها محدود است، اما در عمل می‌تواند مسیر جریان کالا در خاورمیانه را دگرگون کند. بازار روانکارها در این منطقه همواره تحت تأثیر رقابت میان تولیدکنندگان بزرگ و صادرکنندگان فعال بوده و هرگونه محدودیت یا جابه‌جایی در مسیرهای صادراتی، به سرعت خود را در قیمت‌ها، حجم عرضه و رفتار بازیگران نشان می‌دهد. اکنون برخی تحولات جدید در اروپا و حوزه تجارت بین‌الملل، صادرکنندگان منطقه‌ای را در موقعیتی قرار داده که ناچارند بازارهای جایگزین بیابند و این جابه‌جایی ناگزیر، فشار رقابتی تازه‌ای را به کشورهای خاورمیانه وارد می‌کند. برای ایران، که هم تولیدکننده و هم صادرکننده روانکار است، این تغییرات می‌تواند هم تهدید و هم فرصت باشد؛ تهدید از آن جهت که ورود محصولات ارزان‌تر یا مازاد تولید برخی کشورها به بازارهای همسایه، رقابت را سخت‌تر می‌کند و فرصت از آن جهت که بازتعریف مسیرهای تجاری می‌تواند فضای تازه‌ای برای حضور پرنگ‌تر تولیدکنندگان ایرانی ایجاد کند. اعمال تعرفه‌های ضددامپینگ بریتانیا بر واردات روانکار از لیتوانی و امارات، که پس از ۱۸ ماه بررسی توسط «سازمان در مان تجاری» این کشور نهایی شد، اکنون به یکی از مهم‌ترین تحولات زنجیره تجارت روانکار در اروپا و خاورمیانه تبدیل شده است. طبق گزارش منتشرشده، این نهاد به این نتیجه رسیده که بخشی از روغن‌های موتور و سیالات هیدرولیک وارداتی از این دو کشور با قیمت‌هایی پایین‌تر از ارزش واقعی عرضه شده و این روند به تولیدکنندگان بریتانیایی آسیب رسانده است. به



به سمت بازارهای منطقه‌ای هدایت خواهد کرد؛ موضوعی که می‌تواند رقابت را در بازارهای عربستان، عراق، عمان و حتی آسیای مرکزی تشدید کند. این افزایش عرضه منطقه‌ای، به‌ویژه در بخش محصولات اقتصادی و میان‌رده، می‌تواند فشار قیمتی قابل توجهی بر تولیدکنندگان محلی وارد کند.

برای ایران، این تحولات دو پیامد مهم دارد. نخست، احتمال افزایش ورود روانکارهای اماراتی به بازارهای همسایه ایران «به‌ویژه عراق و افغانستان» که همواره بخشی از بازار صادراتی شرکت‌های ایرانی بوده‌اند. اگر امارات بخواهد مازاد تولید خود را در این بازارها تخلیه کند، رقابت قیمتی برای تولیدکنندگان ایرانی سخت‌تر خواهد شد، زیرا شرکت‌های اماراتی به دلیل دسترسی به خوراک ارزان‌تر و ظرفیت بالای تولید، توانایی ارائه قیمت‌های تهاجمی‌تری دارند. دوم، احتمال افزایش ورود روانکارهای اماراتی از مسیرهای غیررسمی به داخل ایران است؛ موضوعی که در سال‌های گذشته نیز سابقه داشته و می‌تواند بازار داخلی را برای تولیدکنندگان ایرانی دچار نوسان کند. از سوی دیگر، این تصمیم بریتانیا می‌تواند فرصتی برای ایران نیز ایجاد کند. محدود شدن صادرات لیتوانی و امارات به اروپا، فضای بیشتری برای تولیدکنندگان دیگر در بازار اروپا ایجاد می‌کند و اگرچه ایران به دلیل تحریم‌ها امکان حضور مستقیم در این بازار را ندارد، اما می‌تواند از طریق همکاری‌های فنی، صادرات مواد اولیه، یا تولید قراردادی با شرکت‌های ثالث، سهمی غیرمستقیم از این خلأ را به دست آورد.

در سطح کلان، این تصمیم نشان‌دهنده افزایش حساسیت بازارهای غربی نسبت به دامپینگ در حوزه روانکارهاست؛ روندی که احتمالاً در سال‌های آینده تشدید خواهد شد و می‌تواند ساختار تجارت روانکار در خاورمیانه را دگرگون کند. برای ایران، این تحولات یک هشدار و یک فرصت هم‌زمان است: هشدار از جهت تشدید رقابت منطقه‌ای و احتمال ورود محصولات ارزان‌قیمت و فرصت از جهت بازتعریف نقش ایران در زنجیره ارزش روانکارهای منطقه‌ای. در چنین شرایطی، راهبردهای صادراتی، ارتقای کیفیت، توسعه برندینگ و تقویت شبکه‌های توزیع منطقه‌ای برای شرکت‌های ایرانی بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند.

می‌دهد. این تصمیم که پس از اثبات عرضه محصولات با قیمت‌های پایین‌تر از ارزش واقعی و ایجاد آسیب به تولیدکنندگان بریتانیایی اتخاذ شد، عملاً مسیر صادراتی برخی شرکت‌های اماراتی و لیتوانیایی را مسدود یا پرهزینه کرده و آن‌ها را به سمت بازارهای جایگزین سوق می‌دهد. در چنین شرایطی، خاورمیانه نخستین مقصد طبیعی برای این جریان انحرافی است؛ منطقه‌ای که به دلیل رشد سریع صنایع خودرویی، توسعه لجستیک و افزایش مصرف روانکارهای صنعتی و خودرویی، جذابیت بالایی برای صادرکنندگان دارد. امارات که خود یکی از قطب‌های تولید و صادرات روانکار در منطقه است، اکنون با محدودیت در بازار بریتانیا، احتمالاً بخشی از ظرفیت صادراتی خود را

آغاز دوره‌ای جدید در رقابت در بازار روانکارهای منطقه‌ای است. برای ایران، این شرایط هم تهدید و هم فرصت است و موفقیت در این فضا به توانایی تولیدکنندگان داخلی در حفظ کیفیت، توسعه شبکه‌های صادراتی و مدیریت هوشمندانه بازارهای همسایه بستگی دارد. تصمیم بریتانیا برای اعمال تعرفه‌های ضددامپینگ بر واردات روغن موتور و سیالات هیدرولیک از لیتوانی و امارات، که بر اساس توصیه «سازمان در مان تجاری» این کشور اتخاذ شده و به‌طور رسمی اعلام شده است، تنها یک اقدام محدودکننده تجاری در اروپا نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییرات عمیق در جغرافیای تجارت روانکارهاست که پیامدهای آن به‌طور مستقیم بازار خاورمیانه و حتی ایران را تحت تأثیر قرار





"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



است که صفحه راننده و صفحه اطلاعات-سرگرمی را یکپارچه می کند و در کنار آن باید به صفحه لمسی پایین تر، کنسول مرکزی جدید، مواد باکیفیت تر، بسته Executive Second Row با صفحه های لمسی عقب، صندلی های ماساژدار و شارژ بی سیم اشاره کرد. از نظر مشخصات فنی، نسخه های استاندارد اسکالید همچنان با موتور ۲/۶ لیتری V8 بنزینی همراه هستند که حدود ۴۲۰ اسب بخار قدرت و ۶۲۳ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و نیرو را با گیربکس اتوماتیک ۱۰ سرعته منتقل می کند. نسخه قدرتمند تر Escalade-V با موتور سوپرشاژ ۲/۶ لیتری توان خروجی حدود ۶۸۲ اسب بخار دارد.

کادیلک اسکالید ۲۰۲۵ با یک فیس لیفت قابل توجه معرفی شده که طراحی ظاهری را مدرن تر و به روز کرده است. در بخش جلو، گریل بزرگ با لوگوی نورانی و چراغ های عمودی جدید الهام گرفته از مدل های الکتریکی IQ و Lyriq است. همچنین چراغ های عقب و سپر عقب نیز باز طراحی شده اند و رینگ های ۲۴ اینچی برای اولین بار از کمپانی کادیلک قابل انتخاب هستند. این تغییرات باعث شده اسکالید همچنان استایل قدرتمند، بزرگ و لوکس خود را حفظ کند؛ اما با جلوه ای نو تر و جذاب تر به نظر برسد. در کابین، یکی از بزرگ ترین به روزرسانی ها نمایشگر خمیده ۵۵ اینچی سرتاسر داشبورد

نگاهی به کادیلک «اسکالید» ۲۰۲۵



تلگرام

Telegram

لزم تنوع در تولید مدل های اتوماتیک خودرو

یک آمار و بررسی جامع از سوی مجله حمل و نقل آمریکان نشان داده که متقاضیان خودرو در جهان تمایل بیشتری به خرید نمونه های اتوماتیک دارند. از طرفی موسسه «جی دی پاور» در سال ۲۰۲۰ طی یک مقاله علمی به اثبات رساند که خودروهای بسا گیربکس اتوماتیک ۳۰ درصد عمر مفید بالاتری نسبت به خودروهای با گیربکس دستی دارند. با توجه به این که خودروهای دارای گیربکس اتوماتیک از راحتی بالاتر و هزینه نگهداری پایین تری برخوردارند، همواره در سبد محصولات خودرو سازان شاهد یک یادو نسخه اتوماتیک بوده ایم. حال سوال این است که خودرو سازان داخلی برای تنوع و گسترش مدل های مجهز به گیربکس اتوماتیک در سبد محصولات شان باید به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

در سبد محصولات خودرو سازان داخلی، به ویژه دو خودرو ساز بزرگ کشور محصولات جوان پسند بسیاری به چشم می خورد؛ بنابراین شایسته است صنعت خودرو داخلی با هدف استفاده روز افزون از گیربکس اتوماتیک روی محصولاتش، با شرکت های تولید کننده گیربکس اتوماتیک در جهان و یا شرکت های دانش بنیانی که از دانش طراحی و ساخت این مدل گیربکس برخوردارند، همکاری بیشتری داشته باشد. البته سرمایه گذاری در این بخش نیز از اهمیت ویژه ای برخوردار است و می تواند خودرو سازان را در تحقق این هدف هر چه بیشتر یاری کند.

عاجزی

یکی از دلایل اصلی رونق خرید و فروش خودروهای چینی در کشورمان، بر خور داری این مدل خودروها-از گیربکس اتوماتیک است. این در حالی است که در سبد محصولات دو خودرو ساز بزرگ کشور تنها شاهد یک تادو محصول اتوماتیک هستیم. بنابراین اگر دو خودرو ساز بزرگ کشور قصد دارند تا سهم بیشتری از بازار داخلی را از آن خود کنند، باید تنوع مدل های اتوماتیک در سبد محصول آن ها هر چه بیشتر افزایش یابد.

بناهی

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عیب یابی نادرست خودرو صفر کیلومتر



خودرو پژو ۲۰۷ اتوماتیک صفر کیلومتر دارم و حدود دو ماه قبل خودرویم هنگام تعویض دنده تقه و کوبش داشت. با مراجعه به یک مرکز تعمیرات گیربکس نسبتا مشهور، تکنسین مربوطه اعلام کرد که گیربکس خودرویم نیاز به تعمیر اساسی دارد و هزینه آن نیز حدود ۲۵ میلیون تومان خواهد شد! اما با تعویض رایگان روغن موتور و روغن گیربکس خودرویم در سرویس های دوره ای، مشکل مذکور به طور کامل برطرف شد.

۰۹۳۵*۹۱۳۳

چگونه میان عملکرد و راحتی خودرو تعادل برقرار می شود؟ جگوار «XF»؛ سدان لوکس و خاص بریتانیایی



جگوار XF یکی از برجسته ترین سدان های لوکس در کلاس خود است؛ محصولی که ترکیبی از طراحی زیبا، کابین باکیفیت، امکانات رفاهی گسترده و فناوری های ایمنی مدرن را در کنار عملکرد قابل توجه ارائه می دهد. این خودرو از کمپانی معتبر جگوار با میراث طولانی در صنعت خودرو سازی بریتانیا است و به عنوان یکی از رقبای جدی در برابر خودروهای آلمانی مثل بامو سری ۵ و مرسدس بنز کلاس E مطرح می شود.

طراحی بدنه زیبا با المان های کلاسیک

جگوار XF نسل سوم از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۴ میلادی روی خط تولید این کمپانی قرار گرفت. در این مطلب نسخه ساخت مدل ۲۰۲۲ این خودرو مورد بررسی ما است. این مدل در نگاه اول لوکس، کم ارتفاع و پویا به نظر می رسد و زبان طراحی جگوار را با هویتی قوی در بدنه به نمایش می گذارد. این سدان میان سائز با خطوط کشیده و سطح صاف بدنه، تعادلی میان کلاسیک و مدرن ایجاد می کند که آن را از دیگر رقبای متمایز می سازد. در قسمت جلو، چراغ های LED با طراحی باریک در کنار جلو پنجره بزرگ جگوار به شما میل منحصر به فردی می رسند که هم ظاهری شیک دارد و هم دید شب را بهبود می دهد. سقف کپار تفاع و خط سقف شیب دار در امتداد شیشه عقب، شکل ایرودینامیک و جذابی به خودرو بخشیده است. سپر های جلو و عقب با خطوط منسجم و هماهنگ با بدنه، جلوه ای ورزشی و در عین حال لوکس ایجاد می کنند. رینگ های آلومینیومی استاندارد اغلب در اندازه ۱۹ اینچ هستند که نه تنها ظاهر خودرو را با الپت می کنند، بلکه حس پایداری بیشتری روی جاده القامی کنند.

مشخصات فنی

جگوار XF ۲۰۲۲ در نسخه اصلی خود از پیشران ۲ لیتری توربو ۴ سیلندر بهره می برد که به صورت استاندارد با گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته همراه است. این پیشران توان تولید حدود ۲۳۴ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور را دارد که برای رانندگی روزمره و سفرهای جاده ای پاسخگو و مناسب است. همچنین در برخی از مدل ها شاهد به کار گیری سامانه چهار چرخ محرک هستیم. سیستم تعلیق این سدان به گونه ای تنظیم شده که تعادل خوبی میان راحتی سواری و هندلینگ پویا برقرار کند؛ چیزی که در خودروهای کلاس لوکس انتظار می رود. قیمت مدل های Jaguar XF ۲۰۲۲ در زمان عرضه جدید به طور میانگین بین ۴۶ هزار تا بیش از ۵۲ هزار دلار بوده که در حال حاضر در بازار دست دوم ها بین ۲۵ تا ۲۸ هزار دلار است.

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۷۲

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظر سنجی شماره ۲۴۷۳ کدام یک از موارد زیر سبب کاهش خطا در تشخیص مقصر اصلی حین تصادفات رانندگی می شود؟

۱- به کار گرفتن دوربین های مدار بسته در معابر عمومی
۲- استقرار نیروهای پلیس به تعداد زیاد در سطح معابر

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم رعایت کدام یک از موارد زیر می تواند سبب ارتقای ایمنی رانندگی در کشور شود؟ در پاسخ به این پرسش ۵۲ درصد به گزینه یک یعنی بررسی مرتب وضعیت جسمی و روحی رانندگان با سن بالای ۶۰ سال و ۴۸ درصد به گزینه دوم یعنی سخت گیری بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی در مورد هدایت موتور سیکلت ها توسط نوجوانان رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۵۲ درصد
گزینه ۲ ۴۸ درصد



پیامک

SMS

صدای ترمز خودرو

خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۵ مدل ۱۳۹۵ دارم و حدود سه روز است هنگام ترمز گیری صدای بسیار عجیبی از خودرویم تولید می شود؛ علت چیست؟

۰۹۱۷*۱۳۸۴

این ایراد به صورت کلی سه دلیل عمده دارد که در ادامه به آن اشاره می شود. نخست این که در صورت خراب شدن یا ایراد پیدا کردن دیسک ترمز، هنگام ترمز گیری در اثر سایش لنت با سطح دیسک، صدا یا لرزش ایجاد خواهد شد. بنابراین نیاز است که در زمان تعویض لنت ترمز، تکنسین وضعیت دیسک را نیز بررسی کند. همچنین در صورت استفاده از لنت ترمز بی کیفیت، در زمان ترمز گیری ارتعاش یا صدای عجیبی از خودرو به گوش خواهد رسید و در این صورت باید از قطعات با کیفیت روی خودرو استفاده شود. در آخر این که، در صورت تمام شدن لنت ترمز، در زمان ترمز گیری به دلیل برخورد لنت با سطح دیسک ترمز صدا و ارتعاش به گوش خواهد رسید؛ بنابراین برای پیشگیری از خرابی دیسک بهتر است هر چه سریع تر وضعیت لنت های ترمز بررسی شود.

موتور سیکلت

موتور سیکلت با جاکس ۱۵۰ انژکتوری دارم و چندی است وقتی پیشران آن کاملا سرد است، به خصوص در ساعات صبح، موتور سیکلتم با استارت روشن نمی شود. علت چیست؟

کاشانی-تهران

این مشکل دو علت اصلی و عمده دارد؛ ابتدا این که باید باتری موتور را بررسی کنید؛ چرا که این مشکل به دلیل نبود قدرت کافی باتری و جریان الکتریکی مورد نیاز به وجود می آید. بنابراین در این صورت احتمال دارد باتری موتور سیکلت شما توان کمتری داشته باشد. بنابراین باید برای رفع مشکل باتری را تعویض کنید. در عین حال اگر فاصله یالقی بین پیکاپ و فلاپویل زیاد باشد، موتور سیکلت با استارت روشن نمی شود و باید از هندل برای راه اندازی موتور استفاده کرد. برای برطرف کردن این مشکل فاصله میان پیکاپ و بوبین باید تنظیم شود.

رانندگی ایمن با سیستم جدید

در مقاله ای خواندم که تویوتا آوالون مجهز به سیستمی به نام RSA است؛ این سیستم در خودرو چه وظیفه ای بر عهده دارد و چگونه کار می کند؟

۰۹۰۵*۲۲۱۷

ابتدا باید گفت این سیستم فوق پیشرفته تنها روی محصولات لوکس تویوتا نصب می شود. اما یکی از دلایل بروز تصادفات، بی توجهی رانندگان به تابلوهای راهنمایی و رانندگی است. برای حل این موضوع در خودروها سیستم هایی تعییه شده که قادر به شناسایی تابلوهای هشدار در جاده هستند. سیستم RSA با استفاده از یک دوربین علامت و تابلوهای هشدار را شناسایی کرده و از طریق یک صفحه نمایش به راننده هشدار می دهد. در همین راستا این سیستم قادر است با تغییر رنگ چراغ مخصوصی پشت آمپر، به راننده هشدار دهد که احتمال دارد چه مشکل یا خطری ایمنی خودرو و سلامت سرنشینان را تهدید کند. برخی از این هشدار ها مانند سبقت ممنوع، محدودیت سرعت و... با روشن و خاموش شدن مرتب چراغ یا تغییر رنگ آن به راننده داده می شود.

لازم به ذکر است شرایط نامساعد جوی، کثیفی شیشه جلو، کثیف بودن علائم جاده یا تابش مستقیم نور خورشید روی عملکرد این سیستم تاثیر منفی و نامطلوبی دارد. همچنین در نسخه های پیشرفته آن، از سال ۲۰۲۰ به بعد کمپانی تویوتا سیستم فوق پیشرفته کمکی رانندگی تویوتا را روی محصولات لوکس خود نصب کرده است. این سیستم مبتنی بر هوش مصنوعی است که می تواند عملکرد خودرو را در شرایط خاص نیز بهبود بخشد.





کشف لاستیک قاچاق در صومعه سرا

فرمانده انتظامی شهرستان صومعه سرا از شناسایی محل انبار لاستیک‌های خارجی و کشف لاستیک‌های قاچاق به ارزش ۱ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ جعفر عدلی مژدهی گفت: «در اجرای طرح مبارزه با کالای قاچاق، روز گذشته مأموران پلیس آگاهی شهرستان صومعه سرا در پی انجام کار اطلاعاتی مبنی بر نگهداری لاستیک‌های خارجی قاچاق در یک واحد صنعتی در یکی از محلات

شهر مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «مأموران پلیس آگاهی ضمن هماهنگی با دستگاه قضایی به محل مورد نظر رفتند و در بازرسی از آنجا تعداد ۱۶ حلقه لاستیک قاچاق کشف کردند. فرمانده انتظامی صومعه سرا ارزش مالی کالای مکشوفه را بنابر نظر کارشناسان اقتصادی ۱ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: «در این خصوص پرونده قضایی تشکیل و به مراجع قضایی معرفی شد.»

رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ تحت پوشش مجتمع صنایع لاستیک یزد قرار گرفت؛

رونمایی «یزدتایر» از سایزهای جدید

این دو محصول جدید نشان می‌دهد که یزدتایر در طراحی و مهندسی تایرهای SUV به بلوغ قابل توجهی رسیده است. استفاده از آج نامتقارن و غیرجهت‌دار، عملکرد مناسب در تمام فصول، کاهش مصرف سوخت، نویز پایین، فرمان‌پذیری بهتر، چنگ‌زنی مناسب در سطوح خشک و خیس و وجود نوار محافظ رینگ، همگی ویژگی‌هایی هستند که در استانداردهای جهانی برای تایرهای این کلاس تعریف شده و اکنون در محصولات داخلی نیز دیده می‌شود. شاخص تحمل بار ۹۹ برای سایز ۱۹ و ۱۰۲ برای سایز ۲۰ نشان می‌دهد که این تایرها برای خودروهای سنگین‌تر و قدرتمندتر طراحی شده‌اند و می‌توانند نیاز بخش قابل توجهی از ناوگان SUV کشور را پوشش دهند. نکته مهم دیگر، حرکت یزدتایر به سمت تولید تایرهایی با طول عمر بیشتر و سایش کمتر است؛ موضوعی که همواره یکی از دغدغه‌های مصرف‌کنندگان بوده و می‌تواند اعتماد بازار را به محصولات داخلی افزایش دهد. از منظر صنعتی، تولید این سایرها نشان‌دهنده ارتقای توان تولیدی و تکنولوژیک یزدتایر است، زیرا تولید تایرهای رده SUV نیازمند ترکیبات پیشرفته، قالب‌های دقیق و کنترل کیفیت سخت‌گیرانه‌تری نسبت به تایرهای سواری معمولی است. این اقدام همچنین می‌تواند به افزایش رقابت میان تولیدکنندگان داخلی منجر شود و سایر شرکت‌ها را نیز به سمت توسعه محصولات مشابه سوق دهد. در نهایت، رونمایی از این تایرها را باید گامی مهم در مسیر خودکفایی، توسعه سبد محصول و افزایش سهم تولید داخل در بازار تایرهای پرفورمنس دانست؛ گامی که اگر با استمرار تولید، حفظ کیفیت و توسعه شبکه توزیع همراه شود، می‌تواند جایگاه یزدتایر را در بازار داخلی بیش از پیش تقویت کند و به کاهش وابستگی کشور به واردات تایرهای شاسی‌بلند کمک کند.



و کاهش هزینه‌های مصرف‌کنندگان نیز کمک کند. اهمیت این اقدام زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم بخش عمده تایرهای SUV در سال‌های گذشته از چین، کره و ترکیه وارد می‌شد و نوسانات ارزی، قیمت این محصولات را به شدت تحت تأثیر قرار می‌داد. ورود یزدتایر به این بخش، نه تنها یک حرکت توسعه‌ای، بلکه یک اقدام راهبردی برای تثبیت حضور تولیدکنندگان داخلی در بازار تایرهای پرفورمنس و سایز بزرگ است. از نظر فنی نیز

خودروهای شاسی‌بلند و کراس‌اوور است. طی سال‌های اخیر سهم خودروهای SUV و CUV در بازار ایران رشد قابل توجهی داشته و خودروسازان داخلی و مونتاژی با عرضه مدل‌هایی مانند هایما S8، چانگان CS55 و ایکس‌تریم LX، تقاضا برای تایرهای سایز بزرگ را افزایش داده‌اند. در چنین شرایطی، تولید سایزهای 225/55R19 و 245/45R20 توسط مجتمع صنایع لاستیک یزد، علاوه بر کاهش وابستگی به واردات، می‌تواند به تنظیم بازار

در خودرو اکستریم TXL در نظر گرفته شده و به دلیل استفاده از طرح آج یکسان، خواص یکسانی را با سایز ۱۹ ارائه می‌کند، اما همانطور که اشاره شد شاخص تحمل بار بیشتری را ارائه می‌کند. رونمایی یزدتایر از تایرهای جدید ۱۹ و ۲۰ اینچی را باید یکی از مهم‌ترین رویدادهای ماه‌های اخیر صنعت تایر کشور دانست؛ رویدادی که نشان می‌دهد این شرکت با سابقه در حال حرکت به سمت تکمیل سبد محصولات خود و پاسخ‌گویی به نیازهای روبه‌افزایش بازار



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در آخرین روزهای هفته گذشته دو نوع تایر SUV-CUV در شرکت مجتمع صنایع لاستیک یزد برای خودروهای شاسی‌بلند تولید و طی مراسمی با حضور مدیران ارشد این شرکت رونمایی و در نمایشگاه صنعت لاستیک در ۱۶ دی ماه در غرفه یزدتایر در معرض دید عموم قرار خواهد گرفت. این دو تایر در سایزهای 225,55R19 و 245,45R20 تولید شده‌اند که برای خودروهای HAIMA(S8) CHANGHAN (CS55) و XTRIM(LX) تولید شده‌اند. اطلاعات فنی منتشر شده توسط این شرکت خصوصیات مورد نیاز خریداران را از جمله شاخص‌های تحمل بار، سرعت، ویژگی‌های آج و ... را نشان می‌دهد که برای سایز ۱۹ طرح گالاکسی پلاس در نظر گرفته شده و با شاخص تحمل بار ۹۹ معادل ۷۷۵ کیلوگرم روی هر چرخ قرار می‌گیرد. نماد سرعت این تایر PCR برابر با V یا معادل ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت است و همان‌طور که آورده شده مناسب استفاده در سه خودرو HAIMA(S8) CHANGHAN (CS55) و XTRIM(LX) هستند. از ویژگی‌های این طرح می‌توان به آج نامتقارن و غیرجهت‌دار، مناسب برای تمام فصول سال، مصرف سوخت پایین، نویز صدای پایین، دارای نوار محافظ رینگ «rim protector» همچنین چنگ‌زنی خوب در جاده‌های خشک و خیس، رانندگی نرم و راحت، فرمان‌پذیری خوب، قدرت ترمزگیری بالا و سایش کم (طول عمر بالا) اشاره کرد. در نسخه ۲۰ اینچی شاخص تحمل بار به ۱۰۳ معادل ۸۷۵ کیلوگرم می‌رسد و به طور کلی برای استفاده

کوبیر 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	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷۴,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۱,۰۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۴,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۵,۰۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳۵,۰۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳۷,۰۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴۹,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵۹,۰۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱۱,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی وینارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱۶,۰۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵۷,۰۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷۶,۰۰۰,۰۰۰	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	۵۵۲,۰۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰۵,۰۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹۰,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱۴,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیبوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴۶,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸۵,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۱,۰۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵۲,۰۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۲,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳۸,۰۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴۸,۰۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳۵,۰۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







اینچی با اپل کار پلی و اندروید اتوبی سیم استاندارد یا اختیاری عرضه می شود و امکاناتی نظیر تهویه دوگانه و صندلی های گرم و خنک شونده در تریم های بالاتریده می شود. در بخش مشخصات فنی، تنها پیشرانۀ ارائه شده یک موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر همراه با سیستم هیبرید نسل پنجم -Toyota Hybrid System (THS) است که در مدل های FWD حدود ۲۲۵ اسب بخار و در نسخه های AWD حدود ۲۲۲ اسب بخار قدرت ترکیبی تولید می کند. گشتاور اندازه گیری شده حدود ۲۲۱ نیوتون متر است و نیروی آن توسط گیربکس E-CVT (Continuously Variable Transmission) کنترل می شود که در ترکیب با حالت های رانندگی، Eco، Normal و Sport، رانندگی نرم و بهره ور را ارائه می دهد.

تویوتا کمتری هیبرید ۲۰۲۵ با طراحی ظاهری تازه و جذاب وارد بازار شده است. نمای جلو این خودرو با چراغ های LED باریک، جلو پنجره گسترده و خطوط بدنه تیز، هویت مدرن تری نسبت به نسل های قبل ایجاد می کند. رینگ های آلایزی در سایز های ۱۸ و ۱۹ اینچی نیز به مهارت طراحی بدنه کمک می کنند که هم اسپرت و هم شیک به نظر می رسد. رنگ های جدید بدنه به همراه سقف دورنگ در برخی تیپ ها حس پویایی بیشتری به خودرو می دهند. در کابین، کمتری ۲۰۲۵ از یک فضای باز و مسدود (open-style cockpit) بهره می برد که با مواد باکیفیت، صندلی های راحت در چندین تریم و نمایشگرهای بزرگ دیجیتال موجب شده تجربه رانندگی هم لوکس باشد و هم کاربردی. سیستم اطلاعات -سرگرمی ۱۲.۳



بهترین سدان
هیبریدی جهان

در گفت و گو با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد؛

قیمت گذاری دستوری؛ عامل ۳۱۰ همت زیان در صنعت خودرو

ادامه سیاست قیمت گذاری دستوری ضمن تشدید زیان خودروسازان و قطعه سازان باعث اختلال در پرداخت مطالبات، کاهش تولید و تعمیق بحران نقدینگی در صنعت خودرو شده است

واقعیت این است که ما معتقدیم این اصلاح نحوه قیمت گذاری باید دیروز انجام می شد. هر چه این موضوع بیشتر به تاخیر بیفتد، ضرر بیشتری متوجه صنعت خواهد شد. خوشبختانه اکنون مجلس به طور جدی وارد موضوع شده است. در جلسه نام برده، دو معاون وزیر و رئیس سازمان حمایت حضور داشتند و همه متفق القول بودند که باید این اقدام هر چه زودتر پیاده سازی شود. مرکز پژوهش ها، خودرو سازها، بانک ها و وزارتخانه همگی هم نظر هستند؛ یعنی مشکل روشن است و راهکار نیز مشخص شده است؛ تنها مساله سرعت عمل و شجاعت مسئولان برای اجرایی کردن این اصلاح بزرگ است اگر مسئولان این جسارت را پیدا کنند که در یک اقدام سریع و به موقع، قیمت گذاری دستوری را حذف کنند، به یقین می توان گفت گام موثری در جهت حل مشکلات فعلی برداشته شده است. در این صورت نتیجه آن، هم به نفع مصرف کننده نهایی یعنی مردم و هم به نفع خودروساز است

برای این که به موضوع ریشه ای تر بپردازیم، همان طور که اشاره کردید، عامل اصلی مشکلات، «قیمت گذاری دستوری» است. این سیاست چگونه باعث ایجاد چنین وضعیتی شده است؟

مشکل اصلی از آن جایی می شود که قیمت ها توسط شورای رقابت یا سایر نهادهای تصمیم گیر تعیین می شود و خودروسازان عملاً امکان تعدیل متناسب قیمت ها را ندارند. این در حالی است که هزینه های تولید، تحت تاثیر تورم فزاینده، افزایش نرخ ارز و رشد بهای مواد اولیه، به صورت مستمر در حال افزایش است؛ اما قیمت فروش خودرو و قطعات ثابت مانده یا حتی در سطحی پایین تر از نرخ واقعی بازار قرار دارد. پیامد این وضعیت، تحمیل زیان های سنگین به خودروسازان و ایجاد فشار مالی مضاعف بر قطعه سازان است؛ فشاری که با تاخیر در پرداخت مطالبات و نقد نشدن چک ها تشدید شده و در عمل، روند تولید و فعالیت این واحدها را با قفل شدگی مواجه کرده است.

با توجه به مشکلات مالی گفته شده در بین خودروسازان، وضعیت نقدینگی قطعه سازان را چگونه ارزیابی می کنید؟

همان طور که قبل تر هم به آن اشاره کردم، نقدینگی قطعه سازان در شرایط بحرانی قرار دارد. مطالبات معوق از خودروسازان دولتی، علاوه بر این که وصول نمی شود، چک های صادر شده نیز نقد نمی شود و باعث شده تا حساب های شرکت ها مسدود شود و حتی عملیات روزمره و حداقل پرداخت حقوق کارکنان به سختی انجام پذیرد.

آخرین تلاش هایی که انجمن برای حل این وضعیت انجام داده است، چیست؟

انجمن از ماه ها پیش موضوع پرداخت مطالبات معوق را پیگیری کرده است. جلسات متعددی با وزارت صنعت، بانک مرکزی، مجلس و همچنین روسا و مدیران بانک ها برگزار شده و رویکرد جدی برای حل مشکل وجود دارد. به عنوان مثال بر اساس مصوبه بانک مرکزی، باید طی مدت مشخصی این پرداخت ها انجام شود؛ اما هنوز به مرحله اجرا نرسیده است. همچنین انجمن پیگیر اصلاح قیمت گذاری و واگذاری این مسئولیت به هیات مدیره خودروسازان شده که این موضوع در کمیسیون صنایع مجلس نیز تصویب شده و در حال پیگیری است.

وضعیت تولید و بازار خودرو در صورت اجرای این اصلاحات چگونه خواهد بود؟

اگر این اصلاحات اجرایی شود و قیمت گذاری به روش منطقی و بازار محور سپرده شود، تولید و عرضه خودرو افزایش خواهد یافت و هم قطعه سازان و هم خودروسازان می توانند با آرامش بیشتری فعالیت کنند. بازار نیز از تعادل بیشتری برخوردار می شود و اختلاف قیمت کارخانه و بازار کاهش می یابد.

پیشنهاد شما به مسئولان برای تسریع در اجرایی شدن این اصلاحات چیست؟

به نظر من، مهم ترین نکته شجاعت و تصمیم جدی مسئولان است. تصمیم گیری سریع و اجرایی کردن آن بدون تاخیر می تواند از ادامه مشکلات جلوگیری کند. ما انجمن قطعه سازان آمادگی کامل داریم که در این مسیر همکاری کنیم و امیدواریم مسئولانی که اختیار دارند زودتر وارد عمل شوند تا فرستاده ها از دست نروند و بحران بزرگ تر نشود.



راهکاری که هم به نفع مصرف کننده نهایی یعنی مردم باشد و هم خودروسازان آن منتفع شود؟

من پیشنهاد دادم و به تایید رئیس کمیسیون هم رسید که به جای دخالت های مکرر قیمت گذاری از سوی دستگاه های بیرونی، همین نظارت کنترل کیفیت و قیمت گذاری را به هیات مدیره خودروسازان برگردانیم. سازمان حمایت از مصرف کننده و تولید کننده روشی دارد که در عمل سرعت اجرای آن پایین است. مرکز پژوهش ها نیز اعلام کرده که روش صحیح است؛ اما اجرای آن طولانی می شود و عملاً فایده ای ندارد. بنابراین پیشنهاد من این بود که این اختیار به خود خودروسازان داده شود؛ اما سازمان های نظارتی، مسئولیت نظارت بر صحت اقدامات را داشته باشند. این شیوه در شرایط فعلی که شاهد افزایش روزافزون نرخ ارز و قیمت مواد اولیه هستیم، می تواند راهگشا باشد و وضعیت تولید را بهبود بخشد.

در نهایت، به نظر تان آیا حذف قیمت گذاری دستوری در سال آینده به طور قطعی عملی خواهد شد؟ به نظر تان چه زمانی برای حذف این شیوه از قیمت گذاری مناسب تر است؟

در حال حاضر خودروسازان با زیانی در حدود ۳۱۰ هزار میلیارد تومان روبه رو هستند و در سوی دیگر، اختلاف قیمت کارخانه و بازار به رقمی نزدیک به ۶۴۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. این رقم به روشنی نشان می دهد روند فعلی نه تنها منجر به حل مساله نشده، بلکه به تشدید بحران در زنجیره خودروسازی انجامیده است.

در صورتی که اختیار قیمت گذاری به خود خودروسازان واگذار شود، انتظار می رود علاوه بر برطرف شدن معضل قیمت، زمینه برای افزایش تولید، رونق فعالیت ها و بهبود شرایط بازار نیز فراهم شود.

با این تعریف، راهکار پیشنهادی شما برای نحوه تعیین قیمت خودروهای تولید داخل چیست؟



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

انباشت زیان در صنعت خودرو، اختلاف فزاینده قیمت کارخانه و بازار و قفل شدن نقدینگی در زنجیره تامین، بار دیگر سیاست قیمت گذاری را به یکی از اصلی ترین چالش های این صنعت تبدیل کرده است. هم زمان با افزایش هزینه های تولید ناشی از تورم، نوسانات ارزی و رشد بهای مواد اولیه، محدودیت های قیمتی، فشار مضاعفی بر خودروسازان و قطعه سازان وارد کرده و جریان پرداخت مطالبات را با اختلال جدی مواجه ساخته است.

پیامد این شرایط، کاهش توان تولید، اختلال در فعالیت روزمره بنگاه ها و تعمیق بحران در صنعتی است که نقش مهمی در اشتغال و اقتصاد کشور دارد. در این رابطه گفت و گو «دنیای خودرو» با محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور را در ادامه خواهید خواند:

در باره وضعیت فعلی قطعه سازان برآیند بگوید و بفرمایید آخرین اخبار مربوط به مطالبات آن ها چیست؟

بخش قابل توجهی از واحدهای قطعه سازی در شرایط مساعدی قرار ندارند و مساله اصلی آن ها، عدم دریافت به موقع مطالبات، به ویژه از سوی خودروساز دولتی است. از سوی دیگر، بخشی از مطالباتی که پیش تر وصول شده بود نیز به دلیل نقد نشدن به موقع چک های خرید دین، عملاً در دسترس قطعه سازان قرار نگرفته است. این شرایط سبب بروز مشکل در حساب های مالی بسیاری از قطعه سازان شده و حتی در مواردی، روند طبیعی فعالیت های روزمره و عملیاتی آن ها به نوعی متوقف شده است.

ما این وضعیت را از چند ماه پیش از طریق انجمن به وزارت صنعت، معدن و تجارت گزارش کردیم. پس از یک ماه، وزارتخانه مساله را به بانک مرکزی ارجاع داد. بعد از دو ماه، بانک مرکزی مصوبه ای صادر کرد؛ اما یک ماه و نیم است از آن زمان می گذرد و هنوز هیچ اثری از اجرایی شدن آن دیده نشده است.

همچنین به تازگی نیز در مجلس شورای اسلامی، در کمیسیون صنایع، جلسه ای داشیم که رئیس، نایب رئیس و سخنگوی کمیسیون، روسای خودروسازها، روسای چند بانک و نمایندگان مرکز پژوهش ها و معاونان وزارتخانه نیز حضور داشتند. در این جلسه که بیش از ۲ ساعت ادامه یافت، بانک ها قول دادند که خیلی سریع - طبق اعلام آقای سید جواد حسینی کیا، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس تا دو هفته - پول معوقه قطعه سازان را پرداخت کنند.

در جلسه مذکور مجلس، راهکارهایی هم برای حل ریشه ای مشکلات قطعه سازان بخش خصوصی مطرح شد؟

آقای علیزاده، سخنگوی کمیسیون صنایع در تشریح بخش ریشه ای این مساله تاکید کردند که منشأ اصلی مشکلات موجود به سیاست قیمت گذاری دستوری بازمی گردد. بر همین اساس، برای واکاوی دقیق تر ابعاد این موضوع و ارائه راهکاری بنیادین، کارگروهی به سرپرستی دکتر رستمی تشکیل شد تا با بررسی کارشناسی علت ها، زمینه جلوگیری از تکرار چنین شرایطی را فراهم کند.

در حال حاضر، خودروسازان با زیانی در حدود ۳۱۰ هزار میلیارد تومان روبه رو هستند و در سوی دیگر، اختلاف قیمت کارخانه و بازار به رقمی نزدیک به ۶۴۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. این رقم به روشنی نشان می دهد روند فعلی نه تنها منجر به حل مساله نشده، بلکه به تشدید بحران در زنجیره خودروسازی انجامیده است.

در صورتی که اختیار قیمت گذاری به خود خودروسازان واگذار شود، انتظار می رود علاوه بر برطرف شدن معضل قیمت، زمینه برای افزایش تولید، رونق فعالیت ها و بهبود شرایط بازار نیز فراهم شود.

با این تعریف، راهکار پیشنهادی شما برای نحوه تعیین قیمت خودروهای تولید داخل چیست؟

۹۹۴ کیلومتر این مسیر تکمیل شده و ۶۳۵ کیلومتر دیگر در دست اجراست. در حوزه آزادراهی، هفت کریدور تعریف شده است؛ پنج کریدور شمال - جنوبی و دو کریدور شرقی - غربی، با طولی معادل پنج هزار و ۸۹۲ کیلومتر و تاکنون ۲ هزار و ۲۱۵ کیلومتر به بهره‌برداری رسیده و ۴۹۷ کیلومتر در دست اجراست. همچنین حدود ۵۵ درصد تامین مالی این پروژه‌ها توسط بخش خصوصی انجام می‌شود و ۴۵ درصد دیگر از منابع دولتی تامین می‌شود.

هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد در حوزه ریلی، ۹ کریدور تعریف شده است؛ ۶ کریدور شمال - جنوبی و سه کریدور شرقی - غربی، با طولی حدود ۱۷ هزار و ۸۰۰ کیلومتر و تاکنون ۱۲ هزار و ۶۰۰ کیلومتر از این مسیرها اجرا شده و سه هزار و ۸۰۰ کیلومتر در دست اجراست. وی افزود: «بزرگ‌ترین کریدور فعلی، مسیر آستارا - چابهار به طول ۲ هزار و ۶۲۹ کیلومتر است که دولت سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در آن انجام داده است. تاکنون یک هزار و



۱۶ کریدور ریلی و جاده‌ای در کشور در حال تکمیل است



۵۴ درصد لکوموتیوها آماده به کار هستند؛

چالش فرسودگی در حمل و نقل ریلی



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

ریلی شده است. به طوری که در حال حاضر بیش از ۵ هزار دستگاه از واگن‌های موجود شبکه (بیش از ۱۵٪ کل واگن‌ها) عمری بالای ۵۰ سال دارند. این فرسودگی خود موجب تعدد و تشدید سوانح، افزایش سالانه تعداد خرابی واگن‌های باری و کاهش بهره‌وری و سودآوری شده است.

مشکل زیاد داریم

پیش از این مدیرعامل راه‌آهن با اشاره به وضعیت ناوگان ریلی کشور طی سال‌های گذشته گفته بود: «از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۳، به‌رغم افزایش تعداد لکوموتیوها، فعال بودن آنها روند نزولی داشته است. در مرداد ۱۴۰۳، تعداد لکوموتیوهای آماده به کار به پایین‌ترین سطح خود، یعنی ۴۸۹ دستگاه رسید. خوشبختانه با حمایت‌هایی که از سوی دولت به‌ویژه از سوی وزیر راه و شهرسازی صورت گرفته، از مجموع ۱۰۳۴ لکوموتیو موجود، به‌طور متوسط ۵۶۳ دستگاه فعال شده است که این میزان حدود ۵۴ درصد آماده به کاری لکوموتیوها را نشان می‌دهد و این رقم نسبت به شهریور سال گذشته، حدود ۷۱ دستگاه رشد داشته است. در دولت چهاردهم قصد داریم توسعه و نوسازی ناوگان باری را جلو ببریم تا حمل و نقل کالاهای اساسی با مشکل مواجه نشود.

عرفان لاجوردی، کارشناس ارشد حمل و نقل در این باره می‌گوید: «حمل و نقل ریلی در بسیاری از کشورها به عنوان شیوه‌ای قابل اتکال برای جابه‌جایی حجم بالای کالا در فواصل طولانی شناخته می‌شود، اما حمل ریلی با مشکلات

حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از قدیمی‌ترین، ایمن‌ترین و به‌صرفه‌ترین روش‌های جابه‌جایی کالا و مسافر در سطح جهانی، اهمیت زیادی در شبکه حمل و نقل کشورها دارد. این روش به دلیل ظرفیت بالای حمل، پایداری در شرایط اقلیمی متنوع و صرفه‌جویی در مصرف انرژی، می‌تواند نقش موثری در کاهش هزینه‌ها و ارتقای بهره‌وری ایفا کند. اشتغالزایی و ایجاد ارزش افزوده در این بخش مهم از صنعت حمل و نقل بسیار بالا و زودبازده است و ترانزیت انواع کالا و مسافر اهمیت زیادی دارد. با این حال، بهره‌برداری کامل از این ظرفیت‌ها نیازمند بررسی دقیق‌تر عملکرد صنعت ریلی و موانعی است که در مسیر توسعه و فراگیر شدن آن قرار دارند. در حال حاضر اوضاع و احوال حمل و نقل ریلی مانند سایر بخش‌های حمل و نقل چندان مساعد نیست. فرسودگی ناوگان باری، تحریم‌های گسترده، کمبود شدید نقدینگی و سرمایه در گردش، هزینه بالای تعمیرات و قطعات و... مواردی هستند که تن نحیف حمل و نقل ریلی را می‌آزارند. عدم اسقاط واگن‌های باری در بیش از ۲۰ سال اخیر موجب انباشت فرسودگی در بخش ناوگان حمل بار



زیرساختی، تجهیزات قدیمی، هزینه‌های سرمایه‌گذاری بالا و... مواجه است. همچنین هماهنگی با سایر روش‌های حمل و نقل مانند حمل دریایی، هوایی و جاده‌ای می‌تواند به کاهش کارایی و افزایش هزینه‌ها منجر شود.

فرسودگی ناوگان عامل افزایش تعداد خرابی‌ها بسیاری از کشورها به دنبال پیاده‌سازی حمل و نقل ترکیبی

برای استفاده بهینه از ظرفیت‌های مختلف شبکه حمل و نقل هستند. استفاده از قطارهای باری دسترسی به انواع کالاهای مصنوعات حجیم و سنگین را آسان می‌کند. ضمن این که کالاهای اساسی و مواد غذایی در تناژ بسیار بالا از طریق واگن‌های باری منتقل می‌شوند. حجم زیادی از گندم، برنج، روغن و حتی مواد اولیه برای تولید دارو و سایر تولیدات صنعتی که از بنادر جنوبی وارد کشور می‌شود از

طریق راه‌آهن به نقاط دور و نزدیک حمل می‌شود. وی درباره مهم‌ترین معضلات این حوزه راهبردی در کشور گفت: «یکی از مهم‌ترین چالش‌های حمل ریلی، فرسودگی ناوگان حمل و نقل است. بسیاری از لکوموتیوها، واگن‌ها و تجهیزات مورد استفاده در خطوط ریلی، عمر بالایی دارند و سال‌هاست که از فناوری‌های روز دنیا عقب مانده‌اند. این وضعیت نه تنها موجب کاهش بهره‌وری سیستم می‌شود، بلکه خطرات جدی برای ایمنی و ثبات حمل کالا نیز به همراه دارد. فرسودگی ناوگان به‌طور مستقیم باعث افزایش تعداد خرابی‌ها، توقف‌ها و تاخیر در جابه‌جایی بار می‌شود. این موضوع به‌ویژه برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی که روی زمان‌بندی دقیق تکیه دارند، چالشی بزرگ به‌شمار می‌رود. در مقایسه با سیستم‌های مدرن حمل و نقل ریلی در کشورهای توسعه‌یافته که از قطارهای پرسرعت، واگن‌های هوشمند و سیستم‌های کنترل دیجیتال استفاده می‌کنند، بعضی از کشورها همچنان وابسته به تجهیزات مکانیکی و سنتی هستند.»

همچنین تعدد خرابی واگن‌ها بر سرعت سیر اثر مستقیم دارد و امکان برنامه‌ریزی دقیق را می‌گیرد. وقتی خرابی‌ها قابل پیش‌بینی نباشد، مدت انتظار قطار جهت بازدید فنی در ایستگاه و ریسک انقطاع تعدادی واگن به علت مشکلات فنی بالا می‌رود و مدیر سیر و حرکت قدرت پیش‌بینی زمان‌های توقف و حرکت را از دست می‌دهد. در نتیجه امکان استفاده از همه ظرفیت خط وجود نخواهد داشت. این فرسودگی تأثیر مستقیمی بر افزایش مصرف سوخت، هزینه‌های نگهداری و کاهش عمر مفید قطعات دارد. قطارهای جدید و به‌روزرسانی شده، معمولاً مصرف انرژی کمتری دارند، با محیط زیست سازگارترند و از نظر تعمیر و نگهداری نیز مقرون به‌صرفه‌ترند. این در حالی است که قطارهای قدیمی با مصرف بالاتر و خرابی بیشتر، نه تنها باعث هدر رفت منابع مالی می‌شوند، بلکه یکی از چالش‌های حمل ریلی به‌شمار می‌آیند.





فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵

Autokhosravani.com
Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک 71 | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتک‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیلورد
Billboard



قدرت بی وقفه با بالاترین آبرودینامیک

«ولوو تراکس در کمپین ارتباطی خود در قالب رسانه‌های دیجیتال و ویدئویی، با نمایش برجسته‌ترین ویژگی‌ها برای ولوو FH16 جدید، روی قدرت، بهره‌وری و نوآوری این کشنده تمرکز می‌کند. FH16 با موتور ۱۷ لیتری جدید ۷۸۰ اسب‌بخار نیرو و ۳۸۰۰ نیوتون متر گشتاور ارائه می‌کند که آن را به یکی از برترین گزینه‌ها در حمل بارهای سنگین تبدیل می‌کند. این کمپین همچنین به طراحی آبرودینامیک جدید Aero و سیستم‌های پیشرفته‌ای مثل Camera Monitor System اشاره دارد که ایمنی و دید راننده را بهبود می‌بخشد.

زمستان و موتورسیکلت سوارانی که به قوانین بی توجه هستند!

با آغاز فصل سرما، چهره ترافیک تهران نیز تغییر می‌کند. بارندگی، کاهش دید، لغزندگی معابر و افزایش خستگی ناشی از رانندگی طولانی مدت، همگی عواملی هستند که ضرورت رعایت دقیق تر قوانین راهنمایی و رانندگی را دوچندان می‌کنند. باین حال، مشاهدات میدانی نشان می‌دهد که در همین شرایط، برخی موتورسیکلت سواران نه تنها حساسیت بیشتری نسبت به رعایت قوانین پیدا نمی‌کنند، بلکه بی توجهی به مقررات در میان آن‌ها پررنگ تر می‌شود؛ رفتاری که متأسفانه در روزهای بارانی و برفی به اوج خود می‌رسد! حفظ جان موتورسیکلت سواران به دلیل ماهیت فنی و فقدان ایمنی بدنه این نوع وسیله نقلیه، بیش از هر وسیله نقلیه دیگری در گرو رعایت قانون است. عبور از چراغ قرمز، حرکت خلاف جهت، تردد در پیاده‌راه و عدم استفاده از کلاه ایمنی، در شرایط عادی نیز خطر آفرین است؛ اما در زمستان به یک تهدید جدی برای جان راکب و دیگر شهروندان تبدیل می‌شود. بر این اساس لغزندگی آسفالت و کاهش قدرت ترمزگیری، کوچک‌ترین خطای انسانی را به حادثه‌ای پرهزینه تبدیل می‌کند.

واقعیت آن است که بخشی از این رفتارها ریشه در فشار معیشتی و ماهیت شغلی بسیاری از موتورسیکلت سواران دارد. رانندگان پیک موتوری، توزیع کنندگان کالا و موتورسوارانی که معیشت‌شان به سرعت و تعداد سفر گره خورده، در روزهای سرد و بارانی تلاش می‌کنند زمان از دست رفته را با قانون گریزی جبران کنند. اما این توجیه نمی‌تواند پیامدهای تلخ جانی و مالی ناشی از تصادفات را نادیده بگیرد.

از سوی دیگر، ضعف در نظارت موثر و بازدارنده نیز به تداوم این رفتار دامن زده است. وقتی تخلف در شرایط بحرانی آب‌وهوایی هزینه‌ای جدی برای متخلف ایجاد نمی‌کند، رعایت قانون به انتخابی اختیاری تبدیل می‌شود. درحالی که انتظار می‌رود در روزهای بارانی و برفی، نظارت‌ها هدفمندتر و سخت گیرانه تر باشد.

زمستان هر سال تکرار می‌شود، اما خسارت‌های ناشی از بی احتیاطی نباید تکراری شود. کاهش سوانح ناشی از تردد موتورسیکلت‌ها در فصل سرما، بیش از هر چیز نیازمند ترکیبی از آموزش، نظارت موثر و درک متقابل شرایط معیشتی راکبان است. قانون گریزی شاید مسیر را کوتاه‌تر کند، اما هزینه‌ای دارد که گاه بازگشتی برای آن وجود ندارد

حرف آخر

T Last Word

علی علمی

روزنامه نگار



قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



فونیکس تیگو ۸ پرمکس
با ۵۰ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار ۵ میلیارد و
۲۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



کی‌ام‌سی J7 با
۱۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۹۶۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با
۲۸ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار یک میلیارد و ۷۱۵
میلیون تومان ارزش گذاری شد



پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما TU5P
با ۵ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۳۴۳
میلیون تومان ارزش گذاری شد

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت کورال تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران