

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

دونیایک خودرو

یک کارشناس صنعت خودرو
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:
برخی واردکنندگان فاقد دانش
و تجربه کافی در خدمات
پس از فروش هستند

۱۴ صفحه

[DONYAYEKHODRO.COM](http://donyayekhodro.com)



آدرنالدین با چاشنی ماجراجویی
«فولکس واگن»

۱۲ صفحه



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه‌نگار

صنعت خودرو؛ قربانی بودجه، ارزو خصوصی سازی نیم‌بند

صنعت خودرو امروز در نقطه‌ای ایستاده که هم‌زمان
زیر فشار سیاست‌های بودجه‌ای، بی‌ثباتی ارزی و
بلا تکلیفی در خصوصی سازی قرار دارد؛ سه ...

۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

آیا کامیون هیبریدی جدید پکن می‌تواند مسیر
آینده حمل‌ونقل سنگین را تغییر دهد؟

بازگشت هوشمندانه هیبریدها به جاده

۹ صفحه

پنجمین مرحله عرضه خودروهای وارداتی آغاز شد

۴ صفحه

هیبریدی‌ها در سال ۲۰۲۵ بازار جهانی را متحول کردند

۷ صفحه

تحول در حمل و نقل شهری
بیش از گذشته ضرورت دارد؛

تهران در دود؛ نبرد نابرابر برای هوای پاک

۱۵ صفحه

گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با دبیر کل خانه صمت ایران؛

جراحی ارزی، زخم‌های کهنه صنعت خودرو را تازه کرد

افزایش ناگهانی نرخ ارز، بحران نقدینگی قطعه‌سازان را تشدید کرد و در کنار قیمت‌گذاری دستوری، تداوم تولید خودرو را به حمایت فوری بانکی وابسته ساخت. همچنین ...

۳۲ صفحات

آیا «ایکس‌پنگ» نماد عدم کیفیت و اطمینان
در خودروهای برقی است؟

تکنولوژی بالاتر یا ایراد بیش‌تر؟

این سوال مطرح است که چگونه مجوز واردات این
خودرو به کشور داده شده است؟ همچنین ...

۸ صفحه

سال ۱۴۰۵، پایان دوران برندهای نمایشی
پالایشگاه‌داران خواهد بود؛

عبور صنعت روانکارها از تنگنای قیمت‌گذاری با چراغ سبز «کدال»

۱۱ صفحه

«دنیای خودرو» از گذار پارادایم در معتبرترین
بازار خودرو جهان خبر می‌دهد؛

عزم جزم شاسی‌بلندها برای حذف سدان‌های کلاسیک از اروپا

۶ صفحه

با رشد متوسط ۲۵ درصدی در بین تمامی محصولات رقم خورد؛

تولید ۴۳۴ هزار دستگاه خودرو توسط ایران خودرو در ۹ ماهه سال جاری

۵ صفحه



IKCO

ایران خودرو



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، ترسیده به میدان حافظ

اتاق خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

کرمانشاه تهران

KAVE

KAVE EAGLE HEV

HYBRID

دانلود کاتالوگ



تلاش کرده بودند خودروهایی با این فناوری تولید کنند اما هر دو ور شکست شدند. موفقیت دانگ‌فنگ به عنوان یک غول صنعتی می تواند این فناوری را از یک ایده شکست خورده به یک استاندارد جدید در صنعت خودرو تبدیل کند. چهار موتور الکتریکی مستقل این خودرو هر کدام با ۱۳۴ اسب بخار قدرت، مستقیماً درون چرخ‌ها قرار گرفته‌اند. این موتورها که توسط شرکت «شانگهای اتومبیل الکتریک درایو» ساخته شده‌اند، با حذف اجزای سنتی انتقال قدرت مانند گیربکس و دیفرانسیل، انقلابی در طراحی و بهره‌وری ایجاد می کنند.

دانگ‌فنگ با معرفی نسخه‌ای جدید از سدان برقی en 007، دست به یک نوآوری بزرگ در صنعت خودرو زده است. این مدل، نخستین خودروی برقی تولید انبوه در چین و تنها نمونه در جهان خواهد بود که از فناوری چهار موتور مستقل درون چرخ بهره می برد. این سدان با مجموع قدرت ۵۳۶ اسب بخار، می تواند به رقیبی جدی برای دیگر سدان‌های برقی بازار تبدیل شود. این خبر که در اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین منتشر شده، توجه بسیاری از کارشناسان را به خود جلب کرده است. پیش از این شرکت‌های نوپایی مانند لایت‌یر و لوردز تاون



دانگ‌فنگ en 007، اولین چهارموتور برقی در چرخ‌ها

گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با دبیر کل خانه صمت ایران؛

جراحی‌ارزی، زخم‌های کهنه صنعت خودرو را تازه کرد

افزایش ناگهانی نرخ ارز، بحران نقدینگی قطعه‌سازان را تشدید کرد و در کنار قیمت‌گذاری دستوری، تداوم تولید خودرو را به حمایت فوری بانکی وابسته ساخت



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

تحولات اخیر ارزی، صنعت خودرو و قطعه‌سازی را در کانون اثرات خود قرار داده و شرایط تازه‌ای را پیش‌روی فعالان این حوزه گذاشته است. هم‌زمان با تغییر سازه و کار تخصصی ارز، هزینه تولید افزایش یافته و دسترسی به نقدینگی و مواد اولیه با محدودیت‌هایی همراه شده است. این وضعیت، زنجیره تامین خودرو را در مقطعی حساس قرار داده و تداوم تولید و ثبات بازار را به نحوه مدیریت پیامدهای کوتاه‌مدت و همراهی سیاست‌گذار با بدنه صنعت گره زده است.

شوک ارزی و بحران نقدینگی صنعت آرمان خالقی، دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران با اشاره به حذف ارز از تالار اول و انتقال آن به تالار دوم به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «در بحث ارز باید ابتدا دید دولت در چه شرایطی قرار داشت. ما سال‌ها با سیاست ارزی چندنرخ می‌روا می‌بودیم؛ بخشی با نرخ نیمایی و در نهایت بازاری آزاد که اختلافی فاحش با این دو نرخ داشت و گاهی این رقم در بازار آزاد به ۱۰۰ تا ۱۱۰ هزار تومان می‌رسید.» همین فاصله شدید میان نرخ‌ها باعث شد صادر کنندگانی که ارز حاصل از صادرات داشتند، انگیزه‌ای

برای عرضه آن با نرخ‌های پایین نداشته باشند. صادر کنند می گفت چرا باید ارزی را که ارزش بالاتری دارد، ارزان بفروشیم و بعد دوباره ماه‌ها در صف تخصیص ارز بایستیم.» خالقی تصریح کرد: «این وضعیت عملاً چرخه بازگشت ارز حاصل از صادرات را دچار تنش و حتی نوعی فروپاشی کرد. بر خوردهای قهری هم در چنین شرایطی کارساز نبود، چون وقتی انگیزه اقتصادی وجود نداشته باشد، اجبار نتیجه معکوس می‌دهد.»

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران اظهار داشت: «نتیجه این شد که دولت با کمبود ارز برای تخصیص مواجه شد و متقاضیان، از جمله قطعه‌سازان، ۶ تا هشت ماه اول ارزی تلقی نمی‌شد، تخصیص ارز آن‌ها مدام به تعویق افتاد و بحران تامین مواد اولیه شکل گرفت.»

جراحی ارزی؛ تصمیم پرهزینه اما اجتناب‌ناپذیر خالقی، در ادامه با اشاره به سیاست موسوم به «جراحی ارزی» گفت: «در نهایت مسئولان دولت به این جمع‌بندی رسیدند که باید شرایطی ایجاد شود تا انگیزه بازگشت ارز برای صادر کننده فراهم شود. این مسیر به معنای گران تر شدن نرخ ارز و نزدیک شدن آن به واقعیت‌های اقتصادی بود.»

وی افزود: «تورم و کاهش ارزش پول ملی رابطه‌ای مستقیم دارند. ما سال‌ها قیمت ارز را به صورت دستوری پایین نگه داشتیم و تصور کردیم می‌توانیم با این روش رضایت عمومی ایجاد کنیم، اما این سیاست فقط فاصله میان نرخ واقعی و نرخ رسمی را بیشتر کرد و هزینه‌های انباشته‌ای

بر اقتصاد تحمیل شد. خالقی تصریح کرد: «دولت آقای پزشک‌یان جسارت اتخاذ این تصمیم را داشت؛ تصمیمی که هر چند به اعتبار دولت، در بسیاری از صنایع و حتی به مردم آسیب‌هایی وارد کرد، اما اگر با تأخیر بیشتری اجرا می‌شد، بی‌تردید خسارت‌های آن به مراتب سنگین‌تر و عمیق‌تر می‌شد.» وی تأیید کرد: «ما با بیماری‌ای شبیه سرطان در اقتصاد مواجه بودیم؛ غده‌ای که اگر هر چه زودتر خارج نمی‌شد، به کل اقتصاد سرایت می‌کرد و کشور را به سمت فلج اقتصادی می‌برد. این هزینه را باید می‌دادیم، چرا که ریشه آن در ناکارآمدی تصمیمات دولت‌های گذشته و مداخلات گسترده و دستوری در اقتصاد بود.»

خالقی اظهار داشت: «نمونه‌ای از این مداخله را می‌توان در صنعت خودرو مشاهده کرد؛ جایی که قیمت‌گذاری دستوری، به جای اصلاح ساختارها، فشار مضاعفی بر صنعت وارد کرده و تداوم فعالیت آن را با چالش‌های جدی روبه‌رو ساخته است.»

قیمت‌گذاری دستوری و فرسایش قطعه‌سازان دبیر کل خانه صمت ایران در واکنش به وضعیت قطعه‌سازی گفت: «بحران امروز قطعه‌سازان ریشه در قیمت‌گذاری دستوری دارد که از دهه ۹۰ آغاز شد. از همان زمان هم هشدار دادیم که این شیوه قابل تداوم نیست.» وی افزود: «نمی‌شود هزینه‌های مختلف را به قطعه‌ساز و خودروساز تحمیل کرد، اما در نهایت گفت محصول را باید به قیمت دستوری بفروشید. این بنگاه‌ها خیریه نیستند، واحدهای اقتصادی‌اند و باید محاسباتشان بر مبنای اصول علمی باشد.»

صنعت خودرو؛ قربانی بودجه، ارز و خصوصی‌سازی نیم‌بند

در چنین شرایطی، تولید کننده مجبور است با قیمت‌های دستوری محصول بفروشد، اما مواد اولیه، قطعات و تجهیزات را با نرخ‌های متغیر و بعضاً آزاد تامین کند؛ تناقضی که نتیجه‌ای جز افزایش زیان انباشته و تضعیف بنیه مالی صنعت ندارد. زنجیره تامین خودرو بیش از همه از این وضعیت آسیب دیده است. قطعه‌سازانی که باید بازار نامطمئن، نقدینگی محدود و مطالبات معوق کنار بیايند، عملاً به خط مقدم بحران تبدیل شده‌اند.

تضعیف این بخش، نه تنها تیراژ تولید را کاهش داده، بلکه کیفیت محصولات را نیز تحت فشار قرار داده است؛ موضوعی که در نهایت هزینه آن به مصرف کننده منتقل می‌شود.

در این میان، خصوصی‌سازی خودروسازان بزرگ به عنوان یکی از کلیدی‌ترین وعده‌های اصلاحی، همچنان در وضعیتی مبهم و نیم‌بند باقی مانده است. خصوصی‌سازی زمانی می‌تواند معنا پیدا کند که با اصلاح نظام حکمرانی شرکتی، شفافیت مالی و حذف مداخلات دستوری همراه باشد. واگذاری سهام بدون تغییر در شیوه تصمیم‌گیری، تنها جابه‌جایی مسئولیت زیان‌هاست و نه حل ریشه‌ای مشکل.

خصوصی‌سازی بدون ایجاد رقابت واقعی، نه تنها بهره‌وری را افزایش نمی‌دهد، بلکه می‌تواند انحصار موجود را در قالبی جدید بازتولید کند.

سازمانی که دولت از نقش سیاست‌گذار به بازیگر مستقیم بازار عقب‌نشینی نکند و اجازه ندهد مکانیسم عرضه و تقاضا، در چارچوب نظارت هوشمند، عمل کند، نمی‌توان انتظار داشت و واگذاری‌ها به بهبود کیفیت، کاهش قیمت یا افزایش رضایت مصرف کننده منجر شود.

صنعت خودرو امروز در نقطه‌ای ایستاده که هم‌زمان زیر فشار سیاست‌های بودجه‌ای، بی‌ثباتی ارزی و بلا تکلیفی در خصوصی‌سازی قرار دارد؛ سه متغیری که هر کدام به تنهایی می‌توانند یک صنعت را زمینگیر کنند و در کنار هم، چشم‌انداز هر گونه اصلاح پایدار را تیره‌تر از همیشه ساخته‌اند.

نتیجه این هم‌پوشانی سیاستی، بازاری رکودی، تولیدی فرسوده و مصرف کننده‌ای سردرگم است. بودجه‌های سالانه دولت در سال‌های اخیر، نه تنها کمکی به اصلاح ساختار صنعت خودرو نکرده‌اند، بلکه در بسیاری موارد فشار مضاعفی را به این بخش تحمیل کرده‌اند. تداوم کسری بودجه، دولت را به سمت سیاست‌های کنترلی سوق داده و صنعت خودرو یکی از نخستین قربانیان این رویکرد بوده است.

قیمت‌گذاری دستوری، محدودیت‌های اعتباری و حذف تدریجی حمایت‌های غیر هدفمند، بدون آن که اصلاحات ساختاری هم‌زمانی در کار باشد، عملاً خودروسازان را در وضعیت زیان‌مزمّن نگه داشته است. در لایه عمیق‌تر، سیاست ارزی به یکی از گلوگاه‌های اصلی تولید تبدیل شده است. نوسانات نرخ ارز، چندنرخ بودن و نبود دسترس پایدار به منابع ارزی، هزینه تولید را برای خودروساز و قطعه‌ساز غیر قابل پیش‌بینی کرده است.



نهاد علی بیگ‌زاده روزنامه‌نگار

تجربه یک زندگی مدرن





اسپیدستر سازی از آلفارومئو «4C»



گرفته‌است و مشتری، خودرو را در حالی تحویل داد که شیشه جلو آن قبلاً بر داشته شده بود. رساندن خودرو به وضعیت فعلی، نیازمند تلاش و مهندسی قابل توجهی بود زیرا تیر عرضی مدل اسپایدر در پشت صندلی‌ها باقی مانده بود و کاور پیش‌ران از آن جالولا شده بود. راه‌حل این مشکل، نصب یک جفت حلقه محافظ بود که از پورشه کارا GT1 الهام گرفته شده بودند اما کارهای سخت هنوز تمام نشده بود. هارس گلگیرهای عقب و کاور پیش‌ران را حفظ کرد اما ورودی‌های هوا را از نواحی کرده و در امتداد آن، عناصر فیبر کربنی را به چراغ‌های عقب افزود.

یک مجموعه کانادایی فعال در زمینه تیونینگ و بازسازی خودرو، به سفارش شخصی، یک آلفارومئو 4C را به اسپیدستر با الهام از فراری مونزا SP2 تبدیل کرده است. بیشتر پروژه‌های سفارشی تک ساخت، با خودروهایی آغاز می‌شوند که قیمت آن‌ها در محدوده شش رقمی است اما این پروژه چنین نیست. یک مشتری به شرکت هارس اتوکرافت در انتاریو کانادا مراجعه کرد و درخواست ساخت یک اسپیدستر بر اساس آلفارومئو 4C اسپایدر را داشت؛ خودرویی که در حالت نو، قیمتی کمتر از ۷۰ هزار دلار داشت. به گفته این شرکت، این اسپیدستر از مدل‌هایی مانند فراری مونزا SP2 الهام

هزینه‌های روزمره شود.

بسته‌های حمایتی و استمهال هزینه‌ها خالق، با ارائه پیشنهاداتی برای افزایش توان تاب‌آوری صنایع در شرایط فعلی گفت: «دولت باید به‌صورت فوری بسته‌های حمایتی را فعال کند. یکی از مهم‌ترین اقدامات، استمهال سرمایه در گردش از سوی بانک‌ها برای چند ماه است. استمهال حق بیمه کارگران و بدهی‌های مالیاتی، به‌ویژه مالیات بر ارزش افزوده، می‌تواند فشار نقدینگی بنگاه‌ها را کاهش دهد و به آن‌ها اجازه دهد هزینه‌های ضروری‌تر را پوشش دهند.»

دبیر کل خانه صمت ایران تصریح کرد: «در کنار این‌ها، قیمت خودرو باید بر اساس قیمت تمام‌شده و واقعیت‌های بازار بازبینی شود. خودرو ساز نمی‌تواند زیر قیمت تمام‌شده بفروشد و انتظار داشت زنجیره تامین سرپا بماند. اگر قیمت‌ها واقعی شود، خودرو ساز سریع‌تر می‌تواند با قطعه‌ساز تسویه کند و قطعه‌ساز هم تولید را ادامه دهد.» خالق، درباره نقش تشکل‌ها در شرایط فعلی هم تأکید کرد: «هزینه‌هایی که بر دوش صنایع است باید از طریق انجمن‌های تخصصی شفاف‌سازی و با اعداد و ارقام به دولت ارائه شود.»

وی افزود: «برای مثال، اگر عوارض واردات مواد اولیه و قطعات نیمه‌ساخته بسیار بالاست، می‌توان با کاهش آن از ۸۰ به ۶۰ درصد، بسته‌ای حمایتی تدوین کرد که هم به صنعت کمک کند و هم برای دولت قابل اجرا باشد.»

خالق تصریح کرد: «البته انتظار چندانی نمی‌توان از دولت داشت؛ چرا که دولت هم محدودیت‌های خودش را دارد؛ در شرایط تحریم است و منابع درآمدی محدود شده. بنابراین پیشنهادها باید عملیاتی باشد، به‌گونه‌ای که نه سیخ بسوزد و نه کباب. در این بین دولت هم باید با بخش خصوصی هم‌مسیر شود. تصمیمات اقتصادی باید با هماهنگی تشکل‌های تخصصی اتخاذ شود تا هزینه‌ها، قیمت تمام‌شده و پیامدها از قبل روشن باشد و اقتصاد بتواند با حداقل خسارت به تعادل برسد.»

اختیارشان قرار گیرد.» وی افزود: «این موضوع باید در سیاست‌های بانکی دیده شود. اگر بسته‌های حمایتی مانند منابع پیش‌بینی‌شده برای بنگاه‌های کوچک و متوسط وجود دارد، قطعه‌سازان باید در اولویت بتوانند از این تسهیلات بهره‌مند شوند.»

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران درباره مراقبت‌های بعد از حذف ارز ترجیحی ادامه داد: «جراحی اقتصادی مثل یک عمل جراحی واقعی است؛ وقتی بدن را باز می‌کنید، بعد از آن نیاز به ضدعفونی، مراقبت و تقویت دارد. ما جراحی را انجام داده‌ایم، اما اگر مراقبت نکنیم، بیمار را از دست می‌دهیم.»

وی اظهار داشت: «در شرایط فعلی، اگر حمایت‌های مکمل صورت نگیرد، بخشی از صنایع، به‌ویژه در زنجیره تامین خودرو، توان ادامه فعالیت نخواهند داشت.»

کاهش قدرت خرید و تهدید بازار مصرف دبیر کل خانه صمت ایران درباره وضعیت بازار لوازم یدکی به دنبال افزایش نرخ ارز و احتمال بروز برخی کمبودها در این بازار به «دنیای خودرو» گفت: «مسئله اصلی فقط تولید نیست، بلکه تقاضاست. مصرف‌کننده باید توان خرید داشته باشد؛ چه برای قطعه مصرفی، چه برای تعمیر خودرو.» وی افزود: «در حال حاضر قدرت خرید مردم به‌شدت کاهش یافته است. ممکن است حتی سفرهای نوروزی هم دیگر اولویت نباشد و استفاده از خودرو شخصی کاهش پیدا کند. این‌ها نشانه‌های یک مساله جدی‌تر در اقتصاد کشور است.»

خالق تصریح کرد: «مادر مقطعی حساس قرار داریم. اگر بتوانیم این بازه زمانی تا پایان سال را به سلامت پشت سر بگذاریم، بسیاری از صنایع نجات پیدا می‌کنند.»

وی اظهار داشت: «حقوق و دستمزدها در طول سال به‌دلیل تورم قدرت خود را از دست می‌دهد و تا زمان افزایش حقوق در ابتدای سال بعد، تنها منبع نقدینگی خانوارها عیدی و پاداش پایان سال است که آن هم به نظر می‌رسد در این شرایط بیشتر صرف



افزایش نیاز سرمایه در گردش و نقش بانک‌ها خالق، با اشاره به اثر تغییرات ارزی به «دنیای خودرو» گفت: «افزایش نرخ ارز به‌طور مستقیم نیاز سرمایه در گردش قطعه‌سازان را بالا برده است. به همان نسبتی که هزینه‌ها افزایش یافته، باید منابع مالی بیشتری در

به‌گونه‌ای است که تسویه حساب‌ها با حداقل ۱۲۰ روز تاخیر انجام می‌شود و در بسیاری موارد این تاخیر ماه‌ها طول می‌کشد. گاهی هم به جای پول، تها تر انجام می‌شود و این یعنی کاهش شدید سرمایه در گردش قطعه‌ساز.»

خالق اظهار داشت: «نقش دولت اگر حمایت از مصرف‌کننده است، باید در جایگاه ناظر بنشیند و ببیند کدام هزینه‌ها قیمت تمام‌شده را بالا می‌برد و همان نقاط را اصلاح کند، نه این‌که قیمت نهایی را سرکوب کند.» وی اضافه کرد: «امروز مناسبات قطعه‌ساز و خودرو ساز

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



سفید مرواریدی خاصی به نام «بیانکو بنی» رنگ آمیزی شده است. این جواهر ایتالیایی که در آوریل ۲۰۲۲ به خریدار در فلوریدا تحویل داده شد تا به امروز کمتر از ۱۲۰ کیلومتر کار کرد دارد و عملاً در وضعیت صفر کیلومتر به سر می‌برد. در زیر پوسته خیره‌کننده فیبر کربنی این خودرو، یک پیشرانۀ ۶ لیتری V12 تونین توربوی ساخت مرسدس AMG قرار دارد که به‌طور ویژه برای پاگانی توسعه یافته است. این موتور قدرتمند، ۸۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

«برده‌ها برای یکی از نفس‌گیرترین ساخته‌های تاریخ خودروسازی کنار می‌رود. شرکت پاگانی با معرفی آخرین دستگاه از مدل هوآی‌را رودستر BC که با نام کوآرانتا به معنای چهل در زبان ایتالیایی شناخته می‌شود، به تولید این ابرخودروی افسانه‌ای خاتمه داد. این خودرو که چهارمین و آخرین نمونه ساخته شده از این مدل است، با قیمتی بین ۵.۷ تا ۶ میلیون دلار به حراج گذاشته خواهد شد. کوآرانتا فقط یک خودرو نیست، بلکه یک اثر هنری متحرک است که به‌افتخار بنی کایولا، اولین مشتری و یکی از سرمایه‌گذاران اولیه پاگانی، با رنگ



حراج آخرین پاگانی «هوآی‌را» با قیمت ۶ میلیون دلار

حذف قیمت گذاری دستوری، رانت را حذف می‌کند؛

آزادسازی قیمت خودرو؛ گام نخست نجات صنعت خودرو و قطعه‌سازی

حرکت به سمت حذف قیمت گذاری دستوری، اگرچه در کوتاه‌مدت با چالش‌های انتقالی همراه است، اما تنها مسیر منطقی برای نجات صنعت خودرو است



«در پی سال‌ها رکود کیفی و انباشت زیان در ترازنامه خودروسازان، گفتمان غالب در بین اقتصاددانان و فعالان صنعت، به سمت ضرورت برداشتن قیمت‌گذاری دستوری از روی دوش این صنعت سنگینی می‌کند. کارشناسان با واکاوی اثرات آزادسازی قیمت بر سه رکن اصلی «بازار خودرو»، «صنعت قطعه‌سازی» و «مصرف‌کننده نهایی»، استدلال می‌کنند که این سیاست نه تنها یک انتخاب اقتصادی، بلکه شرط لازم برای شکستن چرخه معیوب کنونی و حرکت به سمت صنعتی پویا و رقابت‌پذیر است. همزمان با انتقال ارز از تالار اول به تالار دوم انتظار آزادسازی نرخ خودرو در صنعت ایجاد شده است، انتظاری که می‌تواند خودروسازی را به صنعتی سوده تبدیل کند.

سه آسیب اصلی قیمت گذاری دستوری در خودروسازی تحلیلگران اقتصادی بر این باورند که قیمت‌گذاری دستوری در دهه گذشته، عملاً نقش یک «محافظ مصنوعی» را برای خودروسازان ایفا کرده است. این محافظ، اگرچه در کوتاه‌مدت قیمت را پایین نگاه می‌داشت، اما در بلندمدت سه آسیب جبران‌ناپذیر وارد کرد: انباشت زیان عظیم، حذف انگیزه نوآوری و کیفیت و ایجاد رانت توزیع. با حذف این سازوکار دستوری، خودروساز از پناهگاه امن خراج و وارد عرصه رقابت واقعی می‌شود.

آزادسازی قیمت، وضعیت صنعت خودرو را به کلی تغییر می‌دهد. خودروسازان همواره باید در زمان خودرو و صرف چانه‌زنی با دولت جهت دریافت ارز ترجیحی یا افزایش قیمت مصوب می‌کردند. با انتقال ارز صنایع خودروسازی به تالار دوم انتظار حذف قیمت دستوری، کانون توجه فعالان صنایع خودروسازی شده است. با تحقق این موضوع دیگر بهانه‌ای برای تعلل در سرمایه‌گذاری روی بهبود کیفیت، طراحی جدید یا توسعه شبکه صادرات باقی نمی‌ماند. زیان انباشته، که حاصل تفاوت هزینه واقعی و قیمت غیر واقعی بود، در یک فرآیند شفاف و تدریجی تعدیل شده و حاشیه سود بر اساس کارایی واقعی شکل می‌گیرد.

با ورود خودروسازان جدید (اعم از مونتاژکنندگان چینی یا سرمایه‌گذاران خصوصی داخلی)، انحصار سنتی در هم شکسته است. در این فضای رقابتی، هیچ دلخواه خود حتی بزرگ‌ترین آن‌ها قادر نخواهد بود قیمت دلخواه خود را به بازار دیکته کند. قیمت نهایی، حاصل تعادل نیروهای بازار، کیفیت محصول، خدمات پس از فروش و اعتبار برند خواهد بود. این دقیقاً نقطه مقابل وضعیت کنونی است که در آن قیمت ثابت، انگیزه‌ای را برای ارتقای این عوامل به وجود نیاورده است.

قطعه‌سازی؛ بزرگ‌ترین برنده حذف تعیین نرخ دستوری

اگر خودروسازی قلب صنعت باشد، قطعه‌سازی رگ‌های حیاتی آن است. سال‌ها قیمت‌گذاری دستوری خودرو، فشار هولناکی را بر این بخش تحمیل کرد. خودروساز،

برای حفظ سود خود در چهار چوب قیمت مصوب، ناچار بود هزینه تمام‌شده را به شدت کنترل کند و این کنترل، اغلب از مسیر فشار بر قطعه‌ساز و اجبار به استفاده از مواد اولیه ارزان و بی‌کیفیت می‌گذشت. آزادسازی قیمت خودرو، مانند تزریق اکسیژن به ریه‌های یک بیمار است. وقتی خودروساز بتواند بر اساس کیفیت و فناوری محصول نهایی، قیمت واقعی تعیین کند، حاضر خواهد بود بهای بیشتری برای قطعات با کیفیت و با دوام بپردازد. این امر، منابع مالی و انگیزه لازم را برای قطعه‌ساز فراهم می‌آورد تا در توسعه محصول، نوسازی خطوط تولید و تامین مواد اولیه مرغوبتر چه از داخل و چه از طریق واردات هدفمند سرمایه‌گذاری کند.

این تغییر، یک چرخه ایجاد می‌کند: سرمایه‌گذاری بیشتر در قطعه‌سازی، تولید قطعات با کیفیت و فناوری بالاتر، ساخت خودرویی رقابت‌پذیرتر و با دوام‌تر، رضایت مشتری و توانایی قیمت‌گذاری منطقی‌تر، بازگشت سرمایه بیشتر به خودروساز و قطعه‌ساز. این چرخه، وابستگی مخرب کنونی به واردات بی‌دریغ قطعات را کاهش و عمق ساخت داخل را افزایش می‌دهد.

افزایش رضایت مشتری‌ان در بازار در نگاه سطحی، ممکن است آزادسازی قیمت با افزایش مقطعی قیمت‌ها همراه باشد. اما تحلیل عمیق‌تر نشان می‌دهد مصرف‌کننده نهایی، ذینفع اصلی این تحول است. در شرایط کنونی، مشتری پول می‌دهد و محصولی با کیفیت نامطمئن، خدمات ضعیف و انتظاری طولانی دریافت می‌کند. قدرت چانه‌زنی او نزدیک به صفر است. در بازار آزادشده، «کیفیت» به مهم‌ترین سلاح رقابت

تبدیل می‌شود. خودروسازی که نتواند استانداردهای قابل قبول، دوام، ایمنی، مصرف سوخت و طراحی را ارائه دهد، حتی با قیمت پایین‌تر نیز از دور رقابت خارج می‌شود. مشتری، با حق انتخاب واقعی و اطلاعات شفاف به بازیگر اصلی بازار تبدیل می‌گردد. اوست که با انتخاب خود، برندهای باکیفیت‌تر را تقویت و برندهای ضعیف را مجازات می‌کند. این همان «نظارت عالی» کارآمدی است که از مسیر بازار اعمال می‌شود و بسیار مؤثرتر از نظارت دولتی است.

نظارت هوشمند به جای کنترل دستوری آزادسازی قیمت به معنای رهاسازی کامل و نظارت نکردن نیست، بلکه به معنای تغییر نقش دولت از «تعیین‌کننده قیمت» به «ناظر بر رقابت و حافظ حقوق مصرف‌کننده» است. وظیفه دولت در این مدل جدید، بسیار حساس‌تر و تخصصی‌تر است: مقابله با انحصارطلبی و تبانی ضد رقابتی، تنظیم مقررات سختگیرانه ایمنی و محیط‌زیست، شفاف‌سازی اطلاعات فنی و قیمتی و حمایت از مصرف‌کننده در برابر تخلفات. این نوع نظارت، بستری امن برای رقابت منصفانه فراهم می‌آورد تا ثمرات آزادسازی شامل کیفیت بالاتر، تنوع محصول بیشتر و خدمات بهتر عاید صنعت و ملت شود.

حرکت به سمت حذف قیمت‌گذاری دستوری، اگرچه در کوتاه‌مدت با چالش‌های انتقالی همراه است، اما تنها مسیر منطقی برای نجات صنعت خودرو در ورطه کنونی و قرار دادن آن در جاده پیشرفت و رقابت‌پذیری در سطح منطقه است. زمان آن فرا رسیده که این چرخه معیوب، برای همیشه شکسته شود.

پیگیری يك موضوع

Follow up



سعید مدنی

مدیر عامل اسبق سایپا

رشد کیفیت و توسعه در گرو آزادسازی قیمت خودرو

«قیمت گذاری دستوری طی یک دهه اخیر همزمان با رشد نرخ ارز منجر به عقب‌ماندگی صنعت خودرو، کاهش کیفیت و افت تیراژ تولید شده است، از همین رو احتمال آزادسازی قیمت خودرو می‌تواند نویدی به ارتقای این صنعت و سوددهی آن باشد، از همین رو سعید مدنی، مدیر عامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به بیان نظرات خود پرداخت:

آزادسازی قیمت، خودروساز را به سمت ارتقای کیفیت سوق می‌دهد؟

دقیقاً همین‌طور است؛ با خروج از قیمت گذاری دستوری، دیگر خودروساز بهانه‌ای نخواهد داشت که بگوید به دلیل کمبود منابع، برنامه‌های توسعه، بهبود کیفیت یا صادرات را اجرا نکرده‌ام. البته باید توجه داشت که گاهی وضعیت قیمت‌ها تابع تورم کلی کشور است. بنابراین دولت، علی‌رغم این که قیمت را آزاد می‌گذارد یا مدیریت را به بخش خصوصی می‌سپارد، باید نظارت عالی و کلی خود را حفظ کند تا تعادل برقرار بماند.

در شرایطی که قدرت خرید مردم محدود است، افزایش قیمت‌ها چگونه جبران می‌شود تا بازار دچار رکود نشود؟

اگر خودروساز حس کند با قیمت‌های فعلی بازار امکان فروش ندارد، ناچار است قیمت یا سود خود را کاهش دهد یا شرایط فروش را تسهیل کند. این‌جا است که نقش سیستم بانکی و شرکت‌های لیزینگ پررنگ می‌شود. بانک‌ها با همکاری شرکت‌های لیزینگ می‌توانند خودروها را با سود معقول عرضه کنند. زمانی که خرید اقساطی میسر شود و رقم اقساط کاهش یابد، بازار دوباره رونق می‌گیرد و یک حالت تنظیم‌گری طبیعی در بازار ایجاد می‌شود.

آیا در بازارهای جهانی وضعیتی مشابه آن‌چه که امروز خودروسازان و دولت آن را تجربه می‌کنند، وجود دارد که سبب کنترل قیمت‌ها توسط دولت شده باشد؟

در ژاپن بعد از جنگ جهانی، تقاضای خرید خودرو بسیار زیاد اما تولید بسیار پایین بود. دولت اعلام کرد خودروسازان مجازند محصولات را با هر قیمتی در بازار بفروشند، اما با یک شرط: حاشیه سود به دست آمده یا باید صرف برنامه‌های توسعه شود، یا اگر نشد، دولت ۵۰ درصد آن سود را دریافت می‌کند. این سیاست باعث شد برنامه‌های توسعه به سرعت اجرا شود و با افزایش تولید، قیمت‌ها خود به خود کاهش یافت. ما هم باید چنین نظارتی داشته باشیم که اجحافی صورت نگیرد، اگر این برنامه درست انجام شود، نبض بازار به دست می‌آید.

زاپاس

Spare Tire

پنجمین مرحله عرضه خودروهای وارداتی آغاز شد



مذکور اعلام شده است، در پنجمین مرحله عرضه خودروهای خارجی محصولات مانند: اوشان یونی زد (چانگان) پلاگین هیبرید ۲۰۲۵، تویوتا کرولا کراس آپشنال هیبرید ۲۰۲۴، تویوتا فرانت لنדר هیبرید ۲۰۲۵، تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۲۵، تویوتا

براساس اطلاعاتی سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی، متقاضیان از یکشنبه تا سه‌شنبه (۵ تا ۷ بهمن ماه) می‌توانند با مراجعه به سامانه salecars.ir جهت ثبت نام و انتخاب دو اولویت از میان خودروهای عرضه شده اقدام کنند. براساس آن‌چه که در اطلاعاتی

با آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان خودرو و سایر دستورالعمل‌های قانونی مرتبط بوده و هرگونه درج بند خارج از چارچوب یا اخذ وجه اضافه یا تعهد تحویل خارج از مهلت قانونی، موجب مسئولیت حقوقی و قانونی شرکت عرضه‌کننده است.



حراجی ۴۵ هزار دلاری برای دوکاتی کلاسیک



« یک موتورسیکلت دوکاتی ۷۵۰ اسبپر مدل ۱۹۷۳ که یکی از نمادهای تاریخ مهندسی و مسابقات ایتالیا به شمار می‌رود، اخیراً در یک حراجی با قیمتی چشمگیر به فروش رسید. این جواهر کلاسیک که تنها حدود ۸ هزار کیلومتر کارکرد داشت، پس از رقابت ۱۴ خریدار، نهایتاً به قیمت ۴۵ هزار دلار فروخته شد. این موتورسیکلت به دلیل وضعیت بی‌نقص و تاریخچه غنی‌اش توجهات بسیاری را به خود جلب کرد. شهرت ۷۵۰ اسپریت ریشه در پیروزی تاریخی و فراموش‌نشده‌ی پاول اسمارت در مسابقات ایمولا ۲۰۰۰ در سال ۱۹۷۲ دارد. در آن رقابت، اسمارت و هم‌تیمی‌اش برنوسپاچاری، در کمال ناباوری با موتورسیکلت‌های دوکاتی خود بر رقبای قدرتمند

ویژه‌ها

بهانه‌تراشی بانک‌ها برای وثایق حوزه تولید



عضو هیات نمایندگان اتاق ساری با اشاره به بهانه‌تراشی برخی بانک‌ها در قبال وثایق بانکی مانند محل اجرای طرح، آن را مغایر با حمایت از تولید دانست و خواستار توجه بانک‌ها به ارزش و اهمیت واحدهای تولیدی شد. میران آملی با بیان این که گویی محل اجرای طرح‌های تولیدی برای بانک‌ها جذابیتی ندارد و آن را در لیست وثایق بانکی قرار نمی‌دهند، تصریح کرد: «غالب بانک‌ها نسبت به این موضوع تمکین نمی‌کنند و می‌گویند بانک مرکزی اجازه نمی‌دهد، در حالی که بانک مرکزی با تکذیب چنین ادعایی، اعلام داشته که بانک‌ها خودشان چنین تصمیمی را اتخاذ می‌کنند.»

دیگه چه خبر؟

قیمت‌گذاری دستوری خودرو باید لغو شود



علیرضا دانش کاظمی، کارشناس بازار سرمایه با بیان این که آزادسازی نرخ ارز در عین حال به دلیل قیمت‌گذاری دستوری حاکم بر خودروسازی به ضرر صنعت خودرو است، یادآور شد: «از آنجایی که حراجی اقتصادی فرآیندی چندبعدی است و تک نرخ‌سازی ارز تنها یکی از ابعاد آن است و اگر در حراجی اقتصادی تنها به یکسان‌سازی نرخ ارز بسنده کنیم طبیعی است که توفیقی در اقتصاد کشور حاصل نمی‌شود.» وی تصریح کرد: «بنابراین در ادامه سیاست آزادسازی نرخ ارز باید ابعاد دیگر اصلاحات اقتصادی از جمله آزادسازی قیمت و جلوگیری از سرکوب مالی و قیمتی در دستور کار قرار بگیرد.»

بارشد متوسط ۲۵ درصدی در بین تمامی محصولات رقم خورد؛

تولید ۴۳۴ هزار دستگاه خودرو توسط ایران خودرو در ۹ ماهه سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بر اساس اطلاعات منتشرشده در سامانه کدال، شرکت ایران خودرو در ۹ ماهه نخست سال جاری عملکرد روبه‌رشدی را در حوزه تولید و فروش به ثبت رسانده است. این خودروساز طی این مدت موفق به تولید ۴۳۳ هزار و ۸۶۸ دستگاه انواع محصولات سواری شده و ۴ هزار و ۵۶۲ دستگاه از خودروهای تولیدی نیز در سایه‌ها تجاری‌سازی نشده است. با کسر این میزان، تعداد خودروهای به فروش رفته ایران خودرو در این بازه زمانی به ۴۲۶ هزار و ۱۰۵ دستگاه رسیده که بیانگر تداوم روند عرضه به بازار و کاهش موجودی انبار است.

بررسی ترکیب تولید نشان می‌دهد که بخش عمده تیراژ ایران خودرو به محصولات پرتیراژ و شناخته‌شده اختصاص دارد. گروه پژو همچنان سهم بالایی از سبد تولید این شرکت را در اختیار دارد و در ۹ ماهه امسال با تولید ۱۲۹ هزار و ۱۲۷ دستگاه و فروش ۱۲۶ هزار و ۶۶۶ دستگاه، رشد ۵ درصدی در تولید و ۳ درصدی در فروش نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۳ را ثبت کرده است.

هرچند نرخ رشد این گروه نسبت به سایر محصولات کمتر است، اما ثبات تیراژ آن نقش مهمی در حفظ جریان فروش ایران خودرو ایفا می‌کند. در مقابل، گروه سورن یکی از پیشران‌های اصلی رشد تولید در سال جاری بوده است. این گروه با تولید ۱۱۳ هزار و ۲۶۷ دستگاه و فروش ۱۱۳ هزار و ۶۴۲ دستگاه، رشد قابل توجه ۲۹ درصدی در



تولید و ۳۴ درصدی در فروش را تجربه کرده که نشان‌دهنده افزایش استقبال بازار و بهبود روند عرضه این محصول است. دنا نیز در ۹ ماهه امسال عملکردی ثابت و روبه‌رشد داشته و با تولید ۷۱ هزار و ۳۱۷ دستگاه و فروش ۶۹ هزار و ۵۲۲ دستگاه، رشد ۱۰ درصدی در هر دو بخش تولید و فروش را به ثبت رسانده است. این روند بیانگر حفظ جایگاه دنا در میان خودروهای میان‌رده و پر تقاضای بازار است. رانا با تولید ۱۴ هزار و ۲۶۸ دستگاه و فروش ۱۳ هزار و ۳۱۱ دستگاه، رشد ۱۰ درصدی در تولید و ۵ درصدی در فروش را تجربه کرده که هرچند نسبت به سایر محصولات کمتر است، اما همچنان نشان‌دهنده روند مثبت تولید این محصول نسبت به سال گذشته است. در بخش خودروهای مونتاژی، هایما یکی از بیشترین نرخ‌های رشد را به خود اختصاص داده است.

تولید ۱۷ هزار و ۴۳۷ دستگاه و فروش ۱۴ هزار و ۲۰۱ دستگاه، رشد ۶۲ درصدی تولید و ۵۱ درصدی فروش را نشان می‌دهد که بیانگر افزایش تمرکز ایران خودرو بر محصولات با ارزش افزوده بالاتر و پاسخ به تقاضای بازار برای این کلاس خودروهاست.

همچنین محصول تارا با تولید ۶۶ هزار و ۴۴۶ دستگاه و فروش ۶۵ هزار و ۶۹۸ دستگاه، رشد ۳۴ درصدی در تولید و ۴۰ درصدی در فروش را ثبت کرده که از موفقیت این محصول در بازار و افزایش سهم آن در سبد فروش ایران خودرو حکایت دارد. در حوزه صادرات نیز فروش قطعات و خودرو به‌صورت SKD با تولید و فروش ۵۷۶ دستگاه همراه بوده که هرچند سهم بالایی از کل تیراژ را تشکیل نمی‌دهد، اما نشان‌دهنده تداوم مسیر صادراتی است. با جمع‌بندی عملکرد محصولات اصلی ایران خودرو، متوسط رشد تولید این شرکت در ۹ ماهه سال جاری حدود ۲۵ درصد و متوسط رشد فروش نزدیک به ۲۴ درصد برآورد می‌شود. این ارقام نشان می‌دهد که افزایش تولید، صرفاً به انباشت موجودی منجر نشده و بخش عمده آن به فروش تبدیل شده است. افزایش تولید و فروش در این سطح، پیامدهای مثبتی برای ایران خودرو به همراه دارد. رشد تیراژ، ضمن تقویت درآمد عملیاتی شرکت، می‌تواند به بهبود جریان نقدی و کاهش فشارهای مالی کمک کند. از سوی دیگر، افزایش حجم تولید زمینه کاهش هزینه تمام‌شده هر خودرو را فراهم کرده و امکان بهبود سودآوری را در صورت ثبات یا اصلاح قیمت‌ها ایجاد می‌کند.

همچنین رشد عرضه به بازار، نقش موثری در تعدیل شکاف عرضه و تقاضا و کاهش نوسانات قیمتی دارد که در نهایت به تقویت جایگاه ایران خودرو در بازار داخلی منجر می‌شود.

اینفوگرافش

Infography

افزایش درآمد شرکت «صنایع ریخته‌گری ایران»



شرکت صنایع ریخته‌گری ایران در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۱,۳۲۰ میلیارد تومان به دست آورد.

چپ تلند؟

آخرین وضعیت قیمت‌گذاری خودرو

سخنگوی وزارت صمت اعلام کرده، طبق برنامه هفتم توسعه، قیمت‌گذاری خودرو در حیطه وظایف شورای رقابت است، در نتیجه اگر شورای رقابت، بر اساس ضوابط خود، خودرو را مشمول کالاهای انحصاری تشخیص دهد قیمت‌گذاری صورت می‌گیرد، اما اگر چن خودرو را در زمره کالاهای انحصاری نداند خودرو از شمول قواعد قیمت‌گذاری دستوری خارج خواهد شد.

چرا؟

پیشنهاد انجمن خودروسازان برای تغییر شیوه قیمت‌گذاری

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان با اشاره به سخنان سخنگوی وزارت صمت، از ارائه پیشنهاد این انجمن برای تعیین قیمت در شرکت‌های خودروساز خبر داد و گفت: «انجمن خودروسازان پیشنهادی را مبنی بر خروج خودرو از قیمت‌گذاری دستوری به نهادهای ذی‌ربط ارائه داده است.»

برای چپ؟

جزئیات پیشنهاد انجمن

نعمت‌بخش تاکید کرد: «انجمن خودروسازان پیشنهاد کرده هر شرکت خودروسازی بر اساس فرمول هیات تعیین و تثبیت قیمت سازمان حمایت، خود رأسأ قیمت‌گذاری محصولش را بر عهده گیرد و سازمان حمایت بر این روند نظارت کند تا در صورت تخلف با شرکت‌های متخلف برخورد کند.»

دنده يك

First gear

چرا سوزوکی «GSX-250R» بهترین اسپرت بایک سال شد؟

حاضر جواب: خبر بعدی درباره سوزوکی «GSX-250R» است که بهترین اسپرت بایک سال شده، دلیلش هم خیلی روشن است؛ این موتور سیکلت آن قدر زیبا و خوش تراش است که شما حتی اگر سوار ذهنی‌اش هم بشوید، احساس می‌کنید قهرمان مسابقات «موتو جی‌پی» هستید. در واقع این موتور برای کشورهای مثل ما ساخته شده که ترافیک‌شان اجازه نمی‌دهد سرعت از ۲۰ کیلومتر بالاتر برود. شما با این سوزوکی، در حالی که پشت یک وانت نیشان آبی که بار کاهو دارد گیر کرده‌اید، قیافه یک قهرمان سرعت را به خود می‌گیرید. امتیاز اصلی این موتور به «صدای آگروز» و «چراغ‌های خیره‌کننده»‌اش است؛ یعنی دقیقاً همان چیزهایی که وقتی در پارکینگ خانه ایستاده و قطعه‌اش در بازار نیست، دل مالک را شاد می‌کند.

خرید خودروهای خارجی به تعویق افتاد!

حاضر جواب: عجب تیتراژ ارامش‌بخشی! «خرید خودروهای خارجی به تعویق افتاد». این‌سلا خبر بدی نیست، به قول قدیمی‌ها، «در تاخیر، برکتی است که در شتاب نیست». شما فکر کنید اگر همین امروز همه می‌توانستند خودروی خارجی بخرند، چقدر خیابان‌ها شلوغ می‌شد؟ چقدر مردم به جای معاشرت با هم، سرگرم کار کردن با ماینپورهای لمسی تسلا و هیوندای می‌شدند؟

آمار فروش خودروسازان چینی در سال ۲۰۲۵ اعلام شد
حاضر جواب: آمار فروش خودروسازان چینی در سال ۲۰۲۵ اعلام شده و ارقام طوری است که آدم فکر می‌کند احتمالاً در آن سال، هر شهروند چینی به جای گوشی موبایل، دو عدد ساشی‌پلند در جیبش دارد! چینی‌ها آن قدر سریع ماشین می‌سازند که شایعه شده در کارخانه‌هایشان، قبل از این که کارگر عطسه کند، یک خودروی جدید از خط تولید خارج شده است. پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۶، آن‌ها آپشنی اضافه‌کنند که ماشین خودش صبح‌ها بیدار شود، نان تازه بخرد و بعد بیاید زیر پنجره، با بوقی ملایم برایتان اهنگ «ای ایران» پخش کند تا حسابی دلگرم شوید.

آزمون جسورانه چین برای حل بحران برد در حمل و نقل تجاری

حاضر جواب: چین دارد مشکل «برد» (یعنی این که ماشین چقدر راه می‌رود تا باتری‌اش تمام شود) را حل می‌کند. شنیده‌ها حاکی از آن است که آزمون جسورانه‌شان شامل نصب یک داب‌بان بزرگ روی تریلرهاست تا در مسیرهای بادخیز، با انرژی باد حرکت کنند! یا شاید هم می‌خواهند جاده‌ها را مجهز به تردمیل کنند تا کامیون‌ها در جاب‌زنند اما جاده زیر پایشان حرکت کند. هر چه هست، این جسارت تحسین‌برانگیز است؛ ما هم این جسارت به خرج می‌دهیم و با پاک‌خالی، امیدمان به چراغ زرد پمپ‌بنزین بعدی است.

ارز چند نرخ به زبان اقتصاد کشور بود

حاضر جواب: مشکل ارز چندنرخ‌ی برای اقتصاد دقیقاً مثل این بود که شما بخواهید روی یک «ژبان» قدیمی، موتور «بوگاتی» ببندید، اما با پمپ‌بنزین «تراکتور» به آن سوخت‌رسانی کنید! مهندسان مالی بزرگواری مدتی فکر کردند و گفتند: «چه کاری است که نرخ ارز یکسان باشد؟ بیایید تنوع ایجاد کنیم تا حوصله سرمایه‌گذار سر نرود!» نتیجه این شد که وقتی یک قطعه‌ساز می‌خواست فیلتر روغن وارد کند، حسابدارش باید با ترازوی زرگری محاسبه می‌کرد که این فیلتر الان با نرخ ارز طلوع خورشید یا غروب خورشید محاسبه می‌شود!



مک‌لارن هنوز به‌طور رسمی این محصول را تایید نکرده اما شواهد کاملاً روشن هستند. نیک کالینز، مدیر عامل جدید مک‌لارن، چندی پیش اعلام کرده بود که این شرکت در حال توسعه محصولی با پیش از دو صندلی است که اشاره‌ای آشکار به یک شاسی‌بلند بود. شاسی‌بلند P47 تنها محصول جدید در برنامه آینده مک‌لارن نیست. این شرکت یک نقشه راه بلندپروازانه تا سال ۲۰۳۰ تدوین کرده که شامل عرضه یک محصول جدید در هر سال تا ۲۰۲۸ می‌شود. یکی از مهم‌ترین این محصولات، یک کوپه هیبریدی با قدرت نزدیک به ۸۰۰ اسب‌بخار است که از پیش‌رانه V6 در کنار یک سیستم هیبریدی خفیف بهره می‌برد و برای عرضه در سال ۲۰۲۷ برنامه‌ریزی شده است.

پس از سال‌ها شایعه و گمانه‌زنی، مک‌لارن سرانجام سنت‌شکنی کرد و آماده ورود به دنیای پرسود شاسی‌بلندهای پرفورمنس می‌شود. این خودرو ساز بریتانیایی تایید کرده است که اولین محصول شاسی‌بلند تاریخ خود را در سال ۲۰۲۸ و با یک پیش‌رانه قدرتمند هیبریدی V8 روانه بازار خواهد کرد. این خبر بر اساس اطلاعات به‌دست آمده از یک نشست جهانی با نمایندگی‌های مک‌لارن منتشر شده است. در این رویداد، مدیران مک‌لارن از یک مدل گلی از این شاسی‌بلند اسپرت رونمایی کرده‌اند که در داخل شرکت با کد P47 شناخته می‌شود. به‌گفته حاضران، این خودرو یک مدل پنج‌نفره با ابعادی کمی بزرگ‌تر از پورشه کائان است و روی رینگ‌های عظیم ۲۴ اینچی سوار شده بود. اگرچه



نصب پیش‌رانه هیبریدی شاسی‌بلند «مک‌لارن»

نسخه هیبرید از جیلی «رایدارا» برای فضای زمستانی آماده شد



شرکت جیلی دو نسخه جدید از پیکاپ ریدار RD6 را در چین رونمایی کرده است. این دو مدل که لقب مانتین ادیشن و هوریزون ادیشن را در کنار نام خود دارند، به سامانه هیبرید NordThor EM-P ساخت جیلی مجهز شده‌اند که بنابر اعلام سازنده، برد حرکتی ۱۰۶۸ کیلومتر (برمبنای CLTC) را در مسیری که ۹۵ درصد آن در ارتفاع ۳۰۰ متر از سطح دریا قرار داشته، به ثبت رسانده است. به ادعای جیلی، این پیکاپ هیبریدی می‌تواند ضمن حمل حداکثر بار مجاز، از شیب ۵۵ درصد هم بالا برود. سامانه هیبرید NordThor EM-P از پیش‌رانه ۱.۵ لیتر توربوشارژر، دو موتور برقی و انتقال قدرت سه سرعته DHT تشکیل می‌شود. مجموع

خروجی این سامانه، ۳۴۹ اسب‌بخار قدرت و ۹۱۴ نیوتون‌متر گشتاور اعلام شده است. طبق اعلام رسمی، این خودرو با مجموعه باتری ۱۹۰۰ کیلووات-ساعت می‌تواند ۱۰۰ کیلومتر را به صورت برقی طی کند. جیلی ریدار RD6 مانتین ادیشن که نام آن به کوهستان اشاره می‌کند و از نظر ظاهری با تیپ EM-P موجود در بازار یکسان است، ویژگی‌هایی شامل تعلیق مستقل هر چهار چرخ، تایرها چهار فصل و شعاع گردش ۶.۵ متر ارائه می‌دهد. شتاب صفر تا صد این خودرو در حالت عادی و هنگام حمل حداکثر بار مجاز به ترتیب ۶.۳ و ۸.۶ ثانیه اعلام شده است.

«دنیای خودرو» از گذار پارادایم در معتبرترین بازار خودرو جهان خبر می‌دهد؛

عزم جزم شاسی‌بلندها برای حذف سدان‌های کلاسیک از اروپا



رسیده است.

آمار فروش خودروهای سدان و استیشن‌واگن در اروپا استقبال به‌شتر از کراس‌اوورها و شاسی‌بلندهای روی مدل‌های سدان نیز تأثیر داشته؛ چراکه در مدت ۵ سال، سهم ۴.۷ درصدی این مدل‌ها به ۳.۵ درصد و فروش آن‌ها از ۵۶۵ هزار و ۲۴۴ دستگاه به ۴۲۶ هزار دستگاه کاهش یافته است. حتی سهم ۱۰.۲ درصدی مدل‌های استیشن‌واگن که همواره در معرض توجه اروپایی‌ها قرار داشتند نیز در مدت ۵ سال به ۷.۱ درصد کاهش یافته است.

چالش برای گزینه‌های کلاسیک

بررسی آمارهای فروش سال ۲۰۲۵ در قاره سبز نشان‌دهنده یک نقطه عطف تاریخی در رفتار مصرف‌کننده اروپایی است. اروپا که دهه‌ها به‌عنوان دژ مستحکم خودروهای کوچک، هاجیک‌های چابک و استیشن‌واگن‌های کاربردی شناخته می‌شد، اکنون به‌طور کامل در برابر موج جهانی شاسی‌بلندها (SUVs) و کراس‌اوور تسلیم شده است. جهش سهم بازار این سگمنت از ۴۱.۳ درصد به مرز ۶۰ درصد در بازه زمانی کوتاه پنج‌ساله، تنها یک تغییر ذائقه ساده نیست؛ بلکه نشان‌دهنده تغییر قدرت در استراتژی‌های مهندسی و بازاریابی غول‌های خودروسازی جهان است. نکته

است. این در مورد هشتمین خودرو پر فروش یعنی پژو ۲۰۸ نیز صدق می‌کند. بنابراین به نظر می‌رسد که بخش بازاریابی شرکت‌های خودروسازی به‌خوبی توانسته‌اند نظر مشتریان را از مدل‌های هاجیک به‌طرف همتایان قدبلند و البته گران‌تر آن‌ها جلب کنند.

آمار فروش خودروهای هاجیک در اروپا سال ۲۰۲۵ ظاهراً ارتباط اروپا با خودروهای هاجیک نیز به آسانی قطع نمی‌شود؛ چراکه در ماه نوامبر ۲۰۲۵، دو مدل هاجیک به پر فروش‌ترین خودروهای بازار اروپا تبدیل شدند. داجیا ساندرو با وجود کاهش ۸.۷ درصدی نسبت به قبل، با فروش ۲۲۵ هزار و ۸۶۲ دستگاه در صدر نشست رنو کلیو با مشخصات فنی مشابه با ساندرو نیز با فروش ۲۰۶ هزار و ۵۸۳ دستگاهی که ۵.۲ درصد از مدت مشابه سال ۲۰۲۴ بیشتر است، در جایگاه دوم قرار دارد. با توجه به این که نسل جدید کلیو به‌تازگی معرفی شده است، انتظار داریم که سال ۲۰۲۶ با موفقیت‌های بیشتری برای این هاجیک جمع‌وجور همراه باشد.

با وجود فروش بالای رنو ساندرو و کلیو، فروش کلی خودروهای هاجیک در اروپا با کاهش روبه‌رو شده؛ زیرا سهم ۳۵ درصدی این خودروها از بازار اروپا در سال ۲۰۲۰ به ۲۳.۹ درصد رسیده است. به‌بیان ساده‌تر، فروش ۴.۲ میلیون دستگاهی مدل‌های هاجیک در اروپا در سال ۲۰۲۰ حالا به ۲.۹ میلیون دستگاه در سال ۲۰۲۵



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

قاره سبز که روزگاری دژ مستحکم هاجیک‌های چابک و سدان‌های باوقار بود، حالا در سال ۲۰۲۵ به تسخیر کامل لشکری از شاسی‌بلندها درآمده است. گزارش پیش‌رو نشان می‌دهد که چگونه نمادهای نوستالژیک خیابان‌های پاریس و برلین جای خود را به غول‌های قدبلند داده‌اند و سهم بازار این سگمنت را به عدد خیره‌کننده ۶۰ درصد رسانده‌اند؛ تحولی که نشان‌گر پایان یک عصر و آغاز حکمرانی مطلق کراس‌اوورها بر ذائقه سخت‌گیر اروپایی است. در سال‌های گذشته مشتریان اروپایی به طر فرداری از هاجیک‌های جمع‌وجور شهرت داشتند، اما به‌نظر می‌رسد که در سال‌های اخیر، توجه اهالی قاره سبز نیز همچون اکثر کشورهای جهان معطوف بر خودروهای شاسی‌بلند بوده است. این تغییر وقتی مشخص می‌شود که بدانیم سهم شاسی‌بلندها از بازار خودرو اروپا از ۴۱.۳ درصد در سال ۲۰۲۰ به حدود ۶۰ درصد در سال ۲۰۲۵ افزایش یافته است. با این حال، هنوز هم بسیاری از مشتریان به علت‌های مختلف از جمله قیمت بالاتر مدل‌های شاسی‌بلند، همچنان به‌خرد سایر مدل‌ها از جمله هاجیک‌ها، تمایل بیشتری نشان می‌دهند. نباید فراموش کرد که در جمع ۲۰ مدل خودرو پر فروش قاره اروپا در سال ۲۰۲۵، نام چند مدل هاجیک و سواری از جمله پژو ۲۰۸، اوپل کورسا، تویوتا یارکس، سیتروئن C3 و اشکودا اکتاویا هم دیده می‌شود.

آمار فروش خودروهای کراس‌اور در اروپا سال ۲۰۲۵ بنابر تحقیقی که توسط موسسه Dataforce انجام و در اتوموتیو نیوز اروپا منتشر شده است، شاسی‌بلندها حالا ۵۹.۲ درصد از بازار خودروهای صفر کیلومتر اروپا را در اختیار دارند. فولکس‌واگن با دو مدل تی-راک و تیگوان با فروش ۱۹۶ و ۱۸۰ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۵، جایگاه نخست این رده را به‌خود اختصاص داده است.

البته نمی‌توان تنها به آمار رسمی اکتفا کرد. مثلاً تویوتا یاریس کراس که لقب ششمین خودرو پر فروش اروپا در سال ۲۰۲۵ را به‌دست آورده، در واقع یک هاجیک قدبلند

تاکوما بار موفقیت‌های «تویوتا» و «لکسوس» را به دوش کشید

در سال ۲۰۲۵، بازار خودرو ایالات متحده شاهد درخشش خیره‌کننده و بی‌سابقه گروه خودروسازی تویوتا بود که با ثبت رکوردهای جدید، فصل نوینی را در تاریخ فعالیت خود در این کشور رقم زد.

در بطن این موفقیت، تویوتا تاکوما به‌عنوان ستاره بلامنازع وانت‌های سایز متوسط، پس از سه دهه حضور مستمر، توانست با فروش ۲۷۴ هزار و ۶۳۸ دستگاه، بهترین سال فروش تاریخ خود را پشت سر بگذارد؛ این جهش خیره‌کننده ۴۲.۴ درصدی نسبت به سال قبل، نه تنها رکورد قبلی در سال ۲۰۲۱ را شکست، بلکه با فروش بیش از ۲۵ هزار دستگاه تنها در ماه دسامبر،



اقتدار خود را به رخ رقبا کشید. برای درک بهتر این سلطه، کافی است نگاهی به عملکرد رقبا داشته باشیم؛ جایی که مجموع فروش شورولت کرادو با ۱۰۷ هزار دستگاه، نisan فرانتیر با ۶۵ هزار دستگاه و جی‌ام‌سی کنیون با ۳۷ هزار دستگاه، همچنان با فاصله بسیار زیادی پشت سر تاکوما قرار می‌گیرند. در کنار این موفقیت، کلیت برند تویوتا نیز با رشد ۸ درصدی در فروش، سالی پویا را تجربه کرد؛ به‌طوری که مدل‌هایی همچون کراون سیگینا با دو برابر کردن حجم فروش خود و رسیدن به آمار ۲۰ هزار دستگاه، پریوس با رشد ۲۶.۳ درصدی و حتی خودرو اسپرت سوپرا با افزایش ۱۲.۹ درصدی، سهم بسزایی در این روند صعودی داشتند. با وجود این که مدل‌هایی نظیر کراون اف ۳۷.۴ درصدی را تجربه کردند، اما ثبات نسبی در فروش مدل‌های پرطرفداری مثل رافور، کمری و کرولا باعث شد تا تراز نهایی تویوتا کاملاً مثبت باقی بماند. نکته استراتژیک و حیاتی در این آمار، نفوذ عمیق خودروهای برقی‌سازی شده است؛ به‌گونه‌ای که اکنون ۴۷ درصد از کل فروش این گروه از مدل‌های هیبرید و پلاگین-هیبرید تشکیل می‌دهند که نشان‌دهنده تطبیق هوشمندانه تویوتا با نیازهای زیست‌محیطی بازار است.

نسل پنجم تویوتا لند کروزر پرادو در حالت استاندارد

نیز به‌عنوان یکی از بهترین گزینه‌های بیراهه‌نوردی شناخته می‌شود؛ اما از آن‌جا که همین میزان توانایی هم برای بسیاری از افراد کافی نیست، برخی شرکت‌های تیونر به سراغ پرادو می‌روند تا توانایی آن را افزایش بدهند. جدیدترین نمونه تغییر یافته از پرادو توسط شرکت ژاپنی Kuhl Racing آماده شده است. تیونر ژاپنی از محصول خود با نام «بلاکر سریز آپرون بیلد» یاد می‌کند. این لند کروزر پرادو LC 250 را می‌توان ترکیبی جالب از ویژگی‌های مورد نیاز برای آفرود دانست. نخستین ویژگی جالب توجه، ارتفاع زیاد این خودرو است. کف اتاق پرادو در

حالت استاندارد، ۲۱ سانتی‌متر از سطح زمین فاصله دارد؛ اما به لطف کیت تعلیق Kuhl، این فاصله به حدود ۴۰ سانتی‌متر رسیده است. علاوه بر افزایش قد این خودرو باید به رینگ‌های ۲۲ اینچ DDR03s از برند Verz اشاره کرد که تایرها ۲۷ اینچ Geolander M/T G003 ساخت یو‌کوهاما را در کنار خود دارد. به‌راحتی می‌توان حدس زد که ترکیب تعلیق مرتفع با این رینگ و لاستیک‌ها، تا چه حد می‌تواند بر افزایش توانایی بیراهه‌نوردی موثر باشد.

پروژه آفایلا سونی در «CES 2026» وارد فاز مرتفع‌سازی شد

نداریم؛ اما با توجه به طراحی بدنه، به‌نظر می‌رسد که با یک نمونه نهایی مواجه هستیم. فرم ساده و بدون جزئیات بدنه این خودرو، کاملاً به آفایلا شباهت دارد. نمای جانبی این خودرو نیز تا حدی مرسوس-می‌یخ Ultimate Luxury را به یاد می‌آورد که در سال ۲۰۱۸ به نمایش درآمد. وجود چند دوربین و لیدار در بالای شیشه جلو هم از وجود سامانه‌های دستیار رانندگی و حتی سطح ۴ سامانه خودروان (در آینده) حکایت می‌کند. پنل بین چراغ‌های جلو نیز یک نمایشگر ماتریسی است که می‌تواند پیام‌های مختلف را نمایش دهد. ابعاد بدنه آفایلا پروتوتایپ ۲۰۲۶ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۱،۹۰۴، ۱،۶۰۳ و ۳ متر اعلام شده است. بدنه این خودرو ۲،۴۸۰ کیلوگرمی بر رینگ‌های ۲۰ اینچ استوار می‌شود.

سونی با معرفی نمونه اولیه از یک سدان برقی در نمایشگاه CES ۲۰۲۰، هدف خود برای تولید خودرو را آشکار کرد. هم‌زمان با نمایش نمونه تکمیل شده این خودرو در سال ۲۰۲۲، سونی از شراکت خود با هوندا و تاسیس برند آفایلا (Afeela) خبر داد. تولید آفایلا ۱ به‌زودی در ایالت اوهایو آغاز می‌شود. علاوه بر مناطقی از آمریکا، این خودرو از نیمه نخست سال ۲۰۲۷ در ژاپن نیز عرضه خواهد شد؛ اما بازارهای هدف این محصول، فعلاً به‌طور کامل مشخص نیست. سونی در CES 2022 از نمونه اولیه کراس‌اور آفایلا رونمایی کرد. حالا نسخه نهایی این خودرو با نام آفایلا پروتوتایپ ۲۰۲۶ به نمایش درآمده است؛ خودرویی که در سال ۲۰۲۸ وارد خط تولید می‌شود. در حال حاضر از مشخصات فنی آفایلا پروتوتایپ ۲۰۲۶ اطلاعی





قلب تپنده این خودرو به راحتی تمام بلندقامتان اسپرت مدعی مانند لامبورگینی اوروس و آستون‌مارتین DBX را به چالش می‌کشد. زیرقلب تپنده قوی XM یک موتور ۸ سیلندر با آرایش وی‌شکل به حجم ۴.۴ لیتری مزین به تکنولوژی توبین-توربوشاژ است. این پیشراندهمان موتور معروف S68 بهامواست که با هماهنگی موتور قدرتمند الکتریکی می‌تواند در نسخه لیبیل رد ۷۲۸ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۱۰۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. بد نیست بدانید که کمپانی بام‌و قوی‌ترین بلندقامت خود را در نسخه‌های-پرفورمنس (لیبل رد) با ۱۸۵ هزار دلار به بازار عرضه کرده و این در حالی است که لامبورگینی اوروس پرفورمانته قیمتی معادل ۲۶۰ هزار دلار دارد.

کمپانی بام‌و دسامبر سال ۲۰۲۲ از قوی‌ترین بلندقامت خود با نام XM رونمایی کرد. این کراس‌اوور اس‌ای‌وی فول‌سایز با زبان جدید طراحی باواریایی همراه است که استایل جذاب و اسپرتی دارد. استفاده از خطوط شارپ و استفاده از رینگ‌های ۲۲ و ۲۳ اینچی کاراکتر نافذی به این بلندقامت اسپرت بخشیده است. طراحی چراغ‌های دابل و جلوینچره عریض و بزرگ به همراه خطوط تیز روی کاپوت چهره کاملاً تهاجمی و خشن برای XM به ارمغان آورده است. طراحی چراغ‌های کشیده و حجم خاص روی در صندوق عقب سبب شده است نمای زیبا برای این بلندقامت قوی باواریایی فراهم شود. اما نکته بسیار مهم که XM را به یک سوپر کراس‌کوپه بدل می‌کند این است که



«بام‌و» رقیب جدی «لامبورگینی»!

آیا «ایکس‌پنگ» نماد عدم کیفیت و اطمینان در خودروهای برقی است؟

تکنولوژی بالاتر یا ایراد بیش‌تر؟



نقاط ضعف و شکایت‌های رایج از محصولات ایکس‌پنگ



اگر چه کمپانی ایکس‌پنگ در زمینه ارائه تکنولوژی‌های نوین خودرویی از یک‌ه‌تازان به‌شمار می‌رود، اما در زمینه ساخت و کیفیت محصولاتش در خصوص مباحث مرتبط با ایمنی دچار مشکلاتی است. در گزارش‌های معتبری به نقل از «Tiger Brokers» آمده است که بسیاری از مالکان خودرو ایکس‌پنگ P7+ از نقص طراحی سیستم فرمان شکایت داشته‌اند. به‌طوری‌که آب‌بندی ضعیف در کابل‌های اتصال میان موتور الکتریکی فرمان و سایر ادوات به‌خوبی دیده شده است. ناگفته نماند که با بررسی‌های فراوان کابل‌های سیستم فرمان با نفوذپذیری رطوبت، اتصالات ضعیف منجر به قفل شدن فرمان شده که ایمنی خودرو را به‌طور کامل کاهش داده است. به‌گونه‌ای که «Tiger Brokers» گزارش داده در شرایط بارانی و سرعت بالا ایکس‌پنگ P7+ با چنین مشکلاتی مواجه می‌شود. جالب است بدانید که کمپانی ایکس‌پنگ با دریافت انبوه شکایات ابتدا از روش‌های موقت بدون اطلاع مشتری مانند استفاده از چسب سیلانت سیلیکون پلی‌اورتان برای رفع مشکل بهره‌گرفت و سپس به‌طور انتخابی قطعات برخی خودروها را تعویض کرد. این موضوع باعث بروز بحران اعتماد در میان خریداران محصولات این برند شد. «رویترز» در این باره این چنین گزارش داده است: «به‌حدی این مشکل در ایکس‌پنگ P7+ جدی بود که سازمان‌های نظارتی چین به این مساله ورود کرده و بر این اساس برای ۴۷ هزار و ۴۹۰ دستگاه از این خودرو به‌صورت رسمی از سوی شرکت سازنده فراخوان صادر شد.»

فقدان خدمات پس از فروش مناسب

پاشنه آشیل هر کمپانی خودروساز خدمات پس از فروش آن است. موسسه معتبر و مطرح «جی‌دی‌پاور» در سال ۲۰۲۴ میلادی در بحث خدمات پس از فروش و کیفیت ساخت خودرو، به‌دلیل رضایت‌بالای مشتری، جایگاه در خور تحسین و قابل توجهی را به برند لکسوس اختصاص داد. این مهم به‌خوبی نشان می‌دهد که خودروسازان مطرح هریک برای کسب جایگاه به‌تر، ارتقای خدمات پس از فروش را در اولویت کاری خود قرار می‌دهند. طبق گزارش‌های متعدد از رسانه‌های معتبر خودرویی مانند «اتواکسپرس» و «موتور ترند» و «موتور وان»، خودروسازان چینی به‌دلیل عدم ارائه خدمات پس از فروش مناسب و عدم تامین قطعات یدکی، همواره با چالش‌های بسیاری در بخش بین‌الملل مواجه هستند. در این بخش مالک یک دستگاه خودرو ایکس‌پنگ در کشور چین اذعان داشته که حتی به‌رغم برخورداری از گارانتی رسمی، تعمیر ساده خودرو وی به‌دلیل نبود مرکز ارائه خدمات پس از فروش محصولات این خودروساز در شهر محل اقامتش، بیش از دو هفته زمان برده است. بر این اساس وی مجبور شده است برای پیگیری فرایند تعمیر خودرویش، آن را به شهر دیگری منتقل کند



مشکلات کیفیت و طراحی در محصولات ایکس‌پنگ

در سایت گفت‌وگوی آنلاین بین‌المللی «Reddit»، مالکان ایکس‌پنگ G6 (کراس‌کوپه تمام‌برقی) به صداهای داخل کابین، اتصالات شل و ضعف در کیفیت کلی ساخت اشاره کرده‌اند. به‌طوری‌که در سایت مذکور به مشکلاتی از جمله خطاهای الکترونیکی، متوقف شدن گاه‌به‌گاه آمپر دیجیتالی مربوط به سرعت‌سنج در پشت کیلومتر و ایرادات لوازم جانبی مانند ورودی USB یا پورت AUX اشاره شده است. حتی طبق آن چه در سایت «Automundochina» آمده، برخی از محصولات ایکس‌پنگ به‌طور انتخابی رفع عیب شده‌اند و برخی دیگر همچنان با ضعف‌ها و ایرادات جدی فنی دست و پنجه نرم می‌کنند.

»

اگر چه کمپانی ایکس‌پنگ در زمینه ارائه تکنولوژی‌های نوین خودرویی از یک‌ه‌تازان به‌شمار می‌رود، اما در زمینه ساخت و کیفیت محصولاتش در خصوص مباحث مرتبط با ایمنی دچار مشکلاتی است.

در گزارش‌های معتبری به نقل از «Tiger Brokers» آمده است که بسیاری از مالکان خودرو ایکس‌پنگ P7+ از نقص طراحی سیستم فرمان شکایت داشته‌اند

“

اصلی‌ترین مشکل در مدیریت و ارتباط با مشتری

در بخش نمایندگی‌ها و ارتباط با مشتری، سایت «Trustpilot» از یک کاربر که مالک ایکس‌پنگ G6 است، اطلاعاتی دریافت کرده که نمایندگی کمپانی مربوطه در پشتیبانی از موارد مرتبط با خودرو عملکرد ضعیفی داشته و اطلاعات در مورد گارانتی و خدمات پس از فروش مبهم و متناقض است. چرا که این کاربر اعلام کرده که از زمان تحویل تانص لوازم روری خودرویش، وی ناگزیر بوده موارد مربوطه را تا چندین بار پیگیری کند. همچنین در بخش نظرات سایت گفت‌وگوی آنلاین بین‌المللی «Reddit» این گونه ذکر کرده که بسیاری از مالکان محصولات ایکس‌پنگ در اروپا از پاسخ‌گویی ضعیف، نبود ارتباط مستقیم و طولانی شدن فرایندهای تعمیر گلایه دارند.

«این روزها صنعت و

بازار خودرو جهان متمرکز بر گزینه‌های تمام‌برقی شده تا در کنار ایجاد یک اکوسیستم پاک بتواند

سیستم حمل‌ونقل هوشمند را تقویت کند. صنعت و بازار خودرو کشورمان نیز از این مهم مستثنی نبوده و حدود سه سالی است با معرفی و تولید روزافزون خودروهای تمام‌برقی در سطح جهانی، شرایط در این بخش در کشورمان نیز تا حد زیادی تغییر کرده است. بر این اساس اخیراً محصولات کمپانی ایکس‌پنگ که در این زمینه کارنامه نسبتاً مفصلی دارد، توسط برخی شرکت‌های واردکننده راهی کشورمان شده‌اند. اما روزنامه «دنیای خودرو» در این خصوص اطلاعاتی به‌دست آورده که از کیفیت نه‌چندان مناسب و مطلوب محصولات این کمپانی چینی خبر می‌دهد.

مرور کوتاهی بر تاریخچه و کارنامه کمپانی ایکس‌پنگ

شرکت خودروسازی ایکس‌پنگ که به‌منظور طراحی و تولید خودروهای برقی پایه این صنعت گذاشت، در اکتبر سال ۲۰۱۴ میلادی توسط مدیران رشد گروه خودروسازی GAC تأسیس شد. این کمپانی که فعالیت آن در سایه حمایت شرکت شیائومی و مدیر اسبق علی‌بابا شکل گرفت، تنها برقی‌سازی و یک‌ه‌تازی در توسعه تکنولوژی‌های جدید را هدف گرفته است. اما طبق گزارش‌ها در بخش خدمات پس از فروش و کیفیت تجربه، چالش‌های جدی برای آن وجود دارد.

ضربان اصلی ایکس‌پنگ؛ خدمات پس از فروش

بر اساس اطلاعات به‌دست آمده، خدمات پس از فروش و رسیدگی به مشکلات فنی از سوی ایکس‌پنگ با ضعف‌های جدی روبه‌رو است. سایت «Trustpilot» گزارش‌های متعددی از مالکان ایکس‌پنگ در اروپا و بازارهای دیگر به‌دست آورده که نشان می‌دهد خدمات پس از فروش ضعیف، سرعت پایین پاسخگویی و نبود قطعات یدکی به‌اندازه کافی از بزرگ‌ترین در دسرهای محصولات این برند است. این نشریه منتشر کرده که مالک یک دستگاه کراس‌اوور میان‌سایز G9 در کشور آلمان بیش از دو ماه در انتظار قطعه برای رفع مشکل بوده است. در این گزارش آمده که مشکل به نوبز کابین مربوط شده و پاسخی از پشتیبانی دریافت نکرده است؛ به این معنا که مالک این خودرو بلندقامت برقی پس از تماس‌های مکرر با نمایندگی مربوطه به نتیجه مطلوبی دست پیدا نکرده است. در بخش تجربه‌ای کاربر، «Trustpilot» نیز به اطلاعاتی دست پیدا کرده که از عدم تطابق وعده‌های خدمات پس از فروش، تاخیرهای طولانی و پشتیبانی ضعیف حکایت دارد.

ایکس‌پنگ از اروپا تا ایران!

باتوجه به این که اخیراً برخی از واردکننده‌ها در صدور و محصولات ایکس‌پنگ به ایران هستند، شایسته است که متقاضیان و خریداران این مدل خودروها به اطلاعاتی در رابطه با آن‌ها دسترسی داشته باشند. بر این اساس نخست در دور قبل واردات (دهه ۸۰ شمسی)، شرکت‌های واردکننده، پرسنل فنی خود را جهت شرکت در دوره‌های آموزشی و فنی تخصصی به کشور سازنده خودرو فرستادند تا ضمن آگاهی از نحوه تعمیر، با روش صحیح نگهداری از آن‌ها نیز آشنا شوند و به تبع آن فرهنگ‌سازی در بخش تعمیر و نگهداری خودروهای جدید شکل بگیرد. همچنین از خودروهای چینی به‌دلیل سرعت بسیار بالا در زمینه تغییرات طراحی بدنه و سطح فناوری، معمولاً پشتیبانی خوبی در خصوص تامین قطعات یدکی صورت نمی‌گیرد. همین مهم سبب استقبال ضعیف از این مدل خودروها در بازار جهانی شده است. همچنین در زمینه نگهداری، تعمیر و ارائه خدمات پس از فروش خودروهای تمام‌برقی در ایران، هنوز آن‌طور که باید فرهنگ‌سازی نشده است. در نهایت با توجه به انبوه مشکلات و ضعف فنی محصولات ایکس‌پنگ و چالش در بحث ارائه خدمات پس از فروش در زادگاه این مدل خودرو، این سوال مطرح است که چگونه مجوز واردات این خودروها به کشور داده شده است؟



تویوتا «هایلوکس» محبوب ترین پیکاپ



«کمپانی تویوتا تا امروز ۹ نسل از هایلوکس را که یکی از سرسخت ترین پیکاپ های جهان به شمار می رود، روی خط تولید خود قرار داده است. جالب است بدانید که اواخر سال ۲۰۲۵ میلادی بود که نسل نهم این پیکاپ جسور سامورایی با استایل بسیار اسپرت تر و عضلانی تر معرفی شد. اما نسل هشتم هایلوکس که سال ۲۰۱۵ میلادی به جهان معرفی شد، با استایل جدید و تنومندش بسیار مورد استقبال قرار گرفت. این پیکاپ سرسخت سامورایی در بازار امارات یکی از پرفروش ترین خودروها به حساب می آید. بر این اساس مدل ۲۰۲۴ صفر کیلومتر این پیکاپ در نسخه ادونچر که دارای موتور ۶ سیلندر

وی-شکل ۴ لیتری اتمسفریک است، قیمتی برابر با ۳۹ هزار و ۷۰۰ دلار دارد. جالب است بدانید که موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۴ لیتری هایلوکس موسوم به 1GR-FE می تواند حداکثر ۲۳۵ اسب بخار قدرت و ۲۷۶ نیوتون متر گشتاور تولید کند. از مهم ترین امکانات رفاهی و ایمنی هایلوکس ادونچر می توان به رنگ های ۱۸ انجی، ترمز دورنگ داخلی، سقف سانروف بزرگ، کروز کنترل تطبیقی، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم هشدار بر خورد از جلو و عقب، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه ای، سیستم پایش نقاط کور و سیستم هشدار انحراف از مسیر اشاره کرد.



آیا کامیون هیبریدی جدید پکن می تواند مسیر آینده حمل و نقل سنگین را تغییر دهد؟

بازگشت هوشمندانه هیبریدها به جاده



نشان داده که بسیاری از فناوری های نوین روی کاغذ جذاب هستند، اما در عمل به دلیل قیمت اولیه بالا یا هزینه های نگهداری، مورد استقبال گسترده قرار نمی گیرند. سازنده Zhiuimeng ادعا می کند که قیمت این کامیون در سطحی نزدیک به نمونه های دیزلی پیشرفته قرار دارد؛ ادعایی که اگر در عمل نیز محقق شود، می تواند معادله بازار را تغییر دهد. در چنین شرایطی، کاهش مصرف سوخت، کاهش استهلاک برخی اجزا و بهبود بهره وری، مستقیماً به سود خریدار تمام می شود. برای شرکت های حمل و نقل، آنچه اهمیت دارد نه فقط قیمت خرید، بلکه هزینه کل مالکیت در طول سال های بهره برداری است. اگر یک کامیون هیبرید بتواند بدون افزایش محسوس قیمت اولیه، هزینه سوخت و نگهداری را کاهش دهد، توجیه اقتصادی آن روشن خواهد بود.

تجربه راننده؛ حلقه فراموش شده

در بسیاری از تحلیل ها، نقش راننده و کیفیت تجربه او نادیده گرفته می شود؛ در حالی که راننده یکی از مهم ترین عوامل بهره وری ناوگان است. Zhiuimeng-ادر طراحی کابین، رویکردی مدرن و متفاوت را دنبال کرده است.

فضای داخلی جادار، داشبورد دیجیتال، سیستم های کمک راننده و کاهش نویز و لرزش، همگی نشان می دهند که سازنده به بعد انسانی ماجرا توجه داشته است.

کارکرد نرم تر سیستم هیبرید، به ویژه در شروع حرکت و ترافیک، باعث کاهش خستگی راننده می شود. این موضوع در مسیرهای طولانی و شیفت های کاری سنگین، می تواند تاثیر مستقیمی بر ایمنی و بازدهی داشته باشد. از این منظر، هیبرید بودن فقط یک مزیت فنی نیست، بلکه یک مزیت عملی برای نیروی انسانی ناوگان نیز محسوب می شود.

جایگاه این کامیون در آینده بازار

کامیون هیبریدی پکن را نمی توان صرفاً یک محصول مستقل دانست؛ این خودرو نمادی از یک تغییر نگرش در صنعت حمل و نقل سنگین است. تغییری که می پذیرد گذار به آینده ای کم مصرف تر و پاک تر، الزاماً نباید با حذف کامل فناوری های موجود آغاز شود. گاهی، ترکیب هوشمندانه گذشته و آینده، منطقی ترین مسیر است.

اگر Zhiuimeng-ا بتواند در عمل همان چیزی باشد که روی کاغذ وعده می دهد، می تواند نقش مهمی در شکل دهی نسل جدیدی از کامیون های هیبرید ایفا کند؛ کامیون هایی که نه تنها برای بازار چین، بلکه برای بسیاری از بازارهای در حال توسعه نیز جذاب خواهند بود. بازارهایی که زیرساخت محدود دارند، اما به شدت به کاهش هزینه و افزایش بهره وری نیاز دارند.

ترکیب هوشمندانه گذشته و آینده

Zhiuimeng-ا پیش از آن که یک نمایش فناوری باشد، تلاشی است برای پاسخ دادن به پرسش های واقعی صنعت حمل و نقل سنگین. این کامیون نشان می دهد که هیبرید، اگر به درستی طراحی و اجرا شود، می تواند پلی موثر بین دیزل سنتی و آینده ای کم مصرف تر باشد. آینده ای که شاید نه کاملاً برقی است و نه کاملاً وابسته به سوخت های فسیلی، بلکه ترکیبی هوشمند از هر دو.

استفاده شود، چه زمانی موتور دیزل در نقطه بهینه خود کار کند و چه زمانی هر دو به صورت هم زمان وارد مدار شوند.

در قلب این مجموعه، موتور دیزلی Cummins DHEH700 قرار دارد؛ پیشرفته ای که به طور ویژه برای کار در یک سیستم هیبرید توسعه یافته و هدف آن دستیابی به بالاترین بازده حرارتی ممکن است. این موتور نه تنها از نظر توان خروجی در سطح بالایی قرار دارد، بلکه به گونه ای تنظیم شده که در بازه وسیعی از دور موتور، کمترین مصرف سوخت را ارائه دهد. این موضوع برای کامیونی که قرار است ساعاتی طولانی در جاده باشد، اهمیت حیاتی دارد.

در کنار موتور دیزل، یک موتور الکتریکی قدرتمند با توان حدود ۳۰۰ اسب بخار قرار گرفته که نقش آن صرفاً کمک مقطعی نیست. این موتور می تواند در زمان شتاب گیری اولیه، حرکت در ترافیک یا عبور از شیب ها، بخش قابل توجهی از گشتاور مورد نیاز را تأمین کند. حاصل این همکاری، دستیابی به توان ترکیبی بیش از ۷۰۰ اسب بخار است؛ عددی که نشان می دهد هیبرید بودن این کامیون به معنای کاهش قدرت یا محدودیت عملکرد نیست.

مدیریت انرژی؛ مغز متفکر سیستم

آن چه یک کامیون هیبرید را از یک ترکیب ساده موتور دیزل و الکتریکی متمایز می کند، سیستم مدیریت انرژی آن است. در Zhiuimeng-ا، این نقش بر عهده سامانه ای هوشمند است که می تواند شرایط مسیر را داده ها کیلومتر جلوتر تحلیل کند. با استفاده از داده های نقشه، شیب جاده و الگوی رانندگی، سیستم تصمیم می گیرد چه زمانی انرژی الکتریکی ذخیره و چه زمانی مصرف شود. این رویکرد باعث می شود انرژی باز یافتی از ترمز گیری یا کاهش سرعت، به صورت مؤثر ذخیره و در زمان مناسب استفاده شود. به ویژه در مسیرهایی که ترافیکی از جاده های شهری و بین شهری هستند، این سیستم می تواند نقش مهمی در کاهش مصرف سوخت ایفا کند. بر اساس داده های اعلام شده، کاهش مصرف سوخت در مقایسه با کامیون های دیزلی هم رده می تواند به حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد برسد؛ عددی که در مقیاس ناوگان، تاثیر اقتصادی قابل توجهی دارد.

ایمنی و ترمز؛ فراتر از استاندارد

سیستم ترمز در کامیون های سنگین نه تنها یک موضوع ایمنی، بلکه بخشی از مدیریت انرژی است. Zhiuimeng-ا به نسل جدیدی از سیستم ترمز الکترونیکی مجهز شده که علاوه بر افزایش پایداری و ایمنی، نقش فعالی در باز یابی انرژی دارد. این سیستم می تواند شدت ترمز گیری را به گونه ای تنظیم کند که بیشترین میزان انرژی به باتری ها باز گردد، بدون آن که حس رانندگی یا ایمنی خودرو تحت تاثیر منفی قرار گیرد. این هماهنگی بین ترمز، موتور الکتریکی و موتور دیزل، باعث می شود سیستم هیبرید در عمل، یک مجموعه یکپارچه باشد، نه اجزایی مستقل که صرفاً کنار هم قرار گرفته اند. چنین سطحی از یکپارچگی نشان می دهد که این کامیون حاصل یک پروژه تحقیق و توسعه جدی است، نه یک محصول عجولانه برای پاسخ به ترند بازار.

اقتصاد مالکیت؛ نقطه تعیین کننده

شاید مهم ترین پرسش برای خریداران این باشد که آیا این فناوری واقعا به صرفه است یا نه؟ تجربه

صنعت حمل و نقل سنگین

در جهان در نقطه ای ایستاده که ادامه مسیر گذشته دیگر پاسخگوی فشارهای اقتصادی، زیست محیطی و

عملیاتی نیست. افزایش هزینه سوخت، سخت تر شدن قوانین آلاینده گی، فرسودگی ناوگان و کاهش حاشیه سود شرکت های حمل و نقل باعث شده تا خودروسازان سنگین به دنبال راه حل هایی فراتر از دیزل سنتی باشند. با این حال، تجربه نشان داده که گذار ناگهانی به فناوری های تمام برقی یا حتی گازسوز، در بسیاری از بازارها نه تنها ساده نیست، بلکه گاه پرهزینه و پریسک هم هست. در چنین شرایطی، بازگشت حساب شده به فناوری هیبرید، آن هم نه به عنوان یک راه حل موقت، بلکه به عنوان یک استراتژی میان مدت، دوباره در کانون توجه قرار گرفته است.

در همین بستر است که کامیون هیبریدی جدید شرکت Beijing Heavy Duty Trucks با نام Zhiuimeng-ا معرفی می شود؛ محصولی که سازنده آن ادعا می کند نه یک نمایش فناوری، بلکه پاسخی عملی به نیازهای واقعی بازار حمل و نقل سنگین چین و فراتر از آن است. کامیونی که قرار است بدون تغییر بنیادین در زیرساخت ها، مصرف سوخت را کاهش دهد، هزینه های عملیاتی را کنترل کند و در عین حال، توان و قابلیت های مورد انتظار از یک کشنده یا کامیون سنگین مدرن را حفظ کند.

چرا هیبرید دوباره مطرح شد؟

در سال های گذشته، موج بزرگی از سرمایه گذاری روی کامیون های تمام برقی و LNG شکل گرفت. بسیاری از این پروژه ها با وعده کاهش آلاینده گی و هزینه سوخت آغاز شدند، اما در عمل با چالش هایی چون قیمت بالای اولیه، محدودیت زیرساخت شارژ یا سوخت سانی، افت کارایی در مسیرهای طولانی و نگرانی از دوام باتری ها روبه رو شدند. نتیجه این شد که بخش بزرگی از فعالان حمل و نقل، به ویژه شرکت های متوسط و کوچک، از ورود جدی به این حوزه عقب نشستند. فناوری هیبرید در این میان مزیتی کلیدی دارد؛ این فناوری نه به حذف کامل موتور دیزل نیاز دارد و نه وابستگی مطلق به زیرساخت های جدید ایجاد می کند. هیبرید اگر درست طراحی شود، می تواند از نقاط قوت دیزل در مسیرهای طولانی و بار سنگین استفاده کند و در عین حال، در لحظات پر مصرف مانند شروع حرکت، ترافیک یا شیب های کوتاه، فشار را از روی موتور اصلی بردارد. دقیقاً همین نگاه است که در طراحی Zhiuimeng-ا دیده می شود.

معماری فنی؛ هیبرید واقعی، نه تزئینی

یکی از تفاوت های اساسی کامیون هیبریدی پکن با بسیاری از نمونه های قبلی، نوع معماری سیستم هیبرید آن است. این کامیون از ساختار موسوم به P2 استفاده می کند؛ معماری ای که در آن موتور الکتریکی بین موتور دیزل و گیربکس قرار می گیرد. این چیدمان به سیستم کنترل اجازه می دهد تا بسته به شرایط رانندگی، بار و مسیر، تصمیم بگیرد چه زمانی از موتور الکتریکی



محمد جواد نورایی

NOURAEI MOHAMMAD JAVAD@AUTOWORLD.IR



استراتژی خودروسازانی مانند تویوتا را پیاده‌سازی و دنبال کرد؛ زیرا این خودرو ساز با ارائه مدل‌های بارس و کرولا توانست بازار گزین‌های اقتصادی را به‌خوبی مدیریت کرده و در دست بگیرد. هر چند که لازمه چنین استراتژی همراهی وزارت صمت و ایجاد فضای رقابتی در بازار است. این مساله به‌خوبی می‌تواند بازار خودرو کشورمان را متحول کند.

این روزها با بررسی وضعیت بازار خودروهای داخلی و وارداتی، کمبود گزین‌های اقتصادی به‌شدت احساس می‌شود. در واقع تعداد چشمگیری از متقاضیان خودرو به‌دلیل قدرت خرید بسیار پایین، مدل‌های کارکرده و دست‌دوم را مدنظر خود قرار می‌دهند و با ورود یک گزین‌ه اقتصادی با کیفیت، معادلات در این بخش به‌طور کامل تغییر خواهد کرد. در این شرایط باید



بازار خودرو نیازمند گزین‌های اقتصادی

نوسان قیمت انواع خودرو در بازار

تحلیل
analysis

کامرن طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تحت‌تاثیر سیاست‌های تنظیم بازار و انتظارات تورمی ممکن است همچنان ثبات نسبی را تجربه کنند؛ در حالی که خودروهای وارداتی به‌ویژه در بخش برقی می‌توانند تحت‌تاثیر عوامل جهانی و نرخ ارز نوسانات بیشتری داشته باشند. نکته قابل‌تأمل در این تحولات، تغییر ترجیحات متقاضیان به‌سمت خودروهای برقی است که با وجود قیمت بالاتر، تقاضای قابل‌توجهی را به‌خود اختصاص داده است. این موضوع می‌تواند سیگنال مهمی برای تولیدکنندگان داخلی باشد تا توجه بیشتری به توسعه خودروهای برقی داشته باشند.

بسیاری از خریداران باهدف مشاهده روند آتی بازار و احتمال کاهش قیمت‌ها، تصمیم به‌تاخیر در خرید گرفته‌اند که این امر تقاضا را کاهش داده و بر ثبات قیمتی تأثیر گذاشته است. در سوی دیگر بازار، برخی خودروهای مونتاژی و وارداتی، خصوصاً خودروهای برقی روند افزایشی را تجربه کردند. نوسانات نرخ ارز و افزایش هزینه‌های واردات، محدودیت در عرضه خودروهای وارداتی و افزایش هزینه‌های لجستیک و حمل‌ونقل بین‌المللی از عواملی بوده که سبب افزایش نرخ این خودروها شده است. این دوگانگی قیمتی ممکن است در کوتاه‌مدت ادامه یابد. خودروهای داخلی

روز گذشته اگرچه قیمت انواع خودرو در بازار با نوسانات قابل‌توجهی همراه بود اما برخی گزارش‌ها از تجربه ثبات قیمتی برخی خودروهای داخلی نیز حکایت دارد؛ از سوی دیگر برخی خودروهای مونتاژی و وارداتی، به‌ویژه نمونه‌های برقی نیز با افزایش قیمت روبه‌رو شدند.

به‌نظر می‌رسد دو عامل اصلی در تثبیت قیمت خودروهای داخلی نقش داشته‌اند: فعالان بازار و مصرف‌کنندگان در انتظار نشانه‌های جدید تورمی و تغییرات احتمالی در قیمت‌ها هستند که این انتظار موجب کاهش معاملات فوری شده است. به‌نظر می‌رسد

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	۰
کی‌ام‌بی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	۰
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۴۶۰	۰	۰
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	۰
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	۰
سانگ یانگ موسو گرند‌خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد	۰	۰
سانگ یانگ موسو گرند‌خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۳ میلیارد	۰	۰
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۴ میلیارد	۰	۰
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
کیا سراتو ماتیک UGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
سوزوکی گراند‌ویتارا هیبرید تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
سوزوکی گراند‌ویتارا هیبرید دو‌دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد	۰	۰
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	۰
فولکس تی‌آر‌اک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	۰
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	۰
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	۰
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۸ میلیارد	۰	۰
میتسوبیshi اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هونگی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۶۵۲	۰	۰
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۵۶	۰	۰
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۸۳۰	۰	۰
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۲۲	۰	۰
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	۰
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۱۷	۰	۰
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۵۵	۰	۰
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد	۰	۰
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۹۰	۰	۰
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۸۳۴	۰	۰
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۴۶	۰	۰
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۶۰	۰	۰
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۸۱۵	۰	۰
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۸۱۷	۰	۰
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	۰
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۳۴۸	۰	۰
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۴۷۰	۰	۰
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۵۲۸	۰	۰
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۷۶۵	۰	۰
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	۰
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
نيسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	۰
نيسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۸۰	۰	۰
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۳۴۰	۰	۰
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۱۰۵	۰	۰
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۱۹۰	۰	۰
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۳۱۸	۰	۰
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۹۵	۰	۰
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۸۸	۰	۰
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۳۰	۰	۰
پژو ۲۰۷ پانارامار تاقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۴۱۵	۰	۰
پژو ۲۰۷ پانارامار تاقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۴۴۵	۰	۰
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۵۴۵	۰	۰
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۶۴۵	۰	۰
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۴۲۷	۰	۰
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۴۵۲	۰	۰
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۴۸۱	۰	۰
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۷۱۵	۰	۰
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۴۰۵	۰	۰
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۷۰	۰	۰
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	۰
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۵۵	۰	۰



جریمه ۲۴ میلیارد ریالی به دلیل قاچاق روغن موتور



مدیر کل تعزیرات حکومتی البرز از جریمه ۲۴ میلیارد ریالی، مدیر عامل متخلف یک شرکت خبر داد. به گزارش ایستایه نقل از روابط عمومی اداره کل تعزیرات حکومتی البرز، سلیمان رزاقی گفت: «پرونده قاچاق ۱۱ هزار و هشت لیتر روغن موتور به ارزش ۲۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال و ۷۸۲۴ عدد فیلتر هوا به ارزش دو میلیارد و ۲۸۰ میلیون ریال در شعبه هفتم بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی شهرستان کرج رسیدگی شد».

مدیر کل تعزیرات حکومتی البرز افزود: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده و ثبت نبودن روغن موتورها و فیلترهای هوا در سامانه جامع انبارها، اتهام انتسابی رامحرز و مدیر عامل شرکت را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد». رزاقی گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی، در بازرسی از انبار یک شرکت این تخلف را کشف و گزارش آن را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند».

سال ۱۴۰۵، پایان دوران برندهای نمایشی پالایشگاه‌داران خواهد بود؛

عبور صنعت روانکارها از تنگنای قیمت‌گذاری با چراغ سبز «کدال»



سپید سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

انتشار اطلاعاتی جدید در سامانه «کدال» مبنی بر موافقت با افزایش قیمت تا ۴۰ درصدی محصول نهایی چهار پالایشگاه اصلی کشور، فصل جدیدی از معادلات تولید و عرضه را در بازار روانکارها گشوده است. این مصوبه که پس از دوره‌ای طولانی از فشار قیمت‌گذاری دستوری ابلاغ شد، نه تنها تراز مالی تولیدکنندگان را تحت تأثیر قرار می‌دهد، بلکه نویدبخش تغییر استراتژی کلان غول‌های روغن‌سازی از تولید محصولات لوکس به سمیت محصولات پر تقاضایی همچون ۲۰W-۵۰ است. عباس کهرتی، کارشناس صنعت روانکارها، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» ضمن تحلیل ابعاد این تغییر نرخ، معتقد است که واقعی‌سازی قیمت‌ها می‌تواند به شفافیت بیشتر در بورس کالا و حذف رفتارهای واکنشی در برندینگ منجر شود. او در این مصاحبه تشریح می‌کند که چرا با وجود این افزایش، همچنان شکاف قیمتی میان نرخ مصوب و واقعیت‌های بازار وجود دارد و پالایشگاه‌ها با چه تریبی لیست‌های جدید خود را روانه بازار خواهند کرد.

واقع‌سازی قیمت‌ها برای همراهی دوسویه واقعی‌سازی قیمت‌ها و ایجاد تناسب میان عرضه و تقاضا، نه تنها نوسانات کاذب بازار را کنترل می‌کند، بلکه در نهایت ترازوی سودآوری را به نفع تولیدکننده و مصرف‌کننده نهایی تغییر می‌دهد و دست واسطه‌ها را از رانت‌های موجود کوتاه می‌کند. یکی از پرسش‌های کلیدی در این میان، سرنوشت عرضه روغن پایه در بورس کالا پس از اصلاح قیمت‌هاست. با توجه به افزایش قیمت محصول نهایی، این شائبه وجود دارد که پالایشگاه‌ها تمایل بیشتری به تبدیل روغن پایه به محصول نهایی (Finished Product) پیدا کرده و عرضه خود را در بورس کالا کاهش دهند. با این حال، بررسی ابعاد مختلف این موضوع نشان می‌دهد که عرضه روغن پایه تحت تأثیر چندین عامل بازدارنده است. نخست این که پالایشگاه‌های چهارگانه تعهدات مشخصی برای عرضه در بورس کالا دارند و هرگونه تخلف از این سهمیه‌ها، امکان صادرات آن‌ها را محدود می‌کند. این مکانیسم برای جلوگیری از زیان واحدهای میان‌دستی (بلندینگ‌ها) تعبیه شده تا انحصار تولید روغن پایه، مانع از فعالیت شرکت‌های بخش خصوصی نشود. از سوی دیگر، به نظر می‌رسد افزایش قیمت ۲۵ تا ۴۰ درصدی که مجوز آن صادر شده، به اندازه‌ای نیست که حاشیه سود محصول نهایی را چنان جذاب کند که شرکت‌ها از عرضه روغن پایه چشم‌پوشی کنند. پیش‌بینی می‌شود پالایشگاه‌ها به جای کاهش عرضه، به سمت بهره‌گیری از ظرفیت‌های خالی تولید و افزایش حجم کلی فعالیت خود حرکت کنند تا هم تعهدات بورس را کالاست. از آنجایی که نرخ پایه عرضه تابع قیمت تمام‌شده «لوب‌کات» است، با افزایش هزینه خوراک، قیمت روغن پایه تولیدی نیز به‌صورت خودکار در بورس تعدیل می‌شود. این واقعی‌سازی قیمت در تالار نقره‌ای، منجر به فروکش کردن رقابت‌های کاذب شده و تنها تولیدکنندگانی را در صف خرید نگه می‌دارد که توان تولید محصول با ارزش افزوده متناسب با نرخ‌های جدید را داشته باشند. در واقع، افزایش هزینه‌های تأمین مواد اولیه برای شرکت‌های میان‌دستی که برخلاف پالایشگاه‌ها تحت نظام قیمت‌گذاری دستوری نیستند، تقاضا را به سمت تعادل سوق می‌دهد. نگاهی به روند عرضه روغن پایه در سال‌های اخیر نشان می‌دهد که با وجود نوسانات مقطعی ناشی از تعمیرات دوره‌ای (Overhaul) یا اختلال در تأمین خوراک از سوی پالایشگاه‌های مادر، روند کلی بازار از سه سال گذشته تاکنون صعودی و باثبات بوده است. اگرچه همچنان اعتراضاتی نسبت به مکانیسم تعیین سهمیه‌ها و عدم انطباق سهمیه برخی واحدها با توان واقعی تولید و فروش آن‌ها وجود دارد، اما رعایت سهمیه‌بندی‌ها و پایبندی پالایشگاه‌ها به تعهدات عرضه، باعث شده تا برخلاف ادوار گذشته، بحران کمبود مواد اولیه تا حد زیادی مدیریت شود. انتظار می‌رود در سال ۱۴۰۴ نیز

همین روال با ثبات نسبی ادامه یابد و بازار از شوک‌های عرضه مصون بماند.

نظمی برای صادرات و تأمین بلندینگ‌های داخلی کهرتی کارشناس حوزه روانکارها در مصاحبه با روزنامه «دنیای خودرو» بیان کرد که باور دارد انضباط حاکم بر بورس کالا در سال‌های اخیر، نتیجه یک پیوند استراتژیک میان عرضه داخلی و مجوزهای صادراتی بوده است. در واقع، الزام پالایشگاه‌ها به عرضه در بورس کالا به عنوان پیش‌شرط صادرات، اهرم موثری شد تا تعهدات عرضه داخلی به‌طور دقیق رعایت شود و بلندینگ‌های داخلی به عنوان صنایع میان‌دستی در تأمین مواد اولیه دچار بن‌بست نشوند. اما در تحلیل رفتار بازیگران اصلی این صنعت، بیش از آن که نوسانات بازار تعیین‌کننده باشد، استراتژی‌های کلان و هویت سازمانی هر یک از این چهار قطب بزرگ نقش آفرینی کرده است. به‌عنوان نمونه، نفت بهران با تکیه بر نفوذ سنتی و سهم بازار گسترده خود در داخل، همواره استراتژی حفظ رهبری بازار را دنبال کرده است. این شرکت حتی در دوره‌هایی که حاشیه سود محصولات نهایی به دلیل قیمت‌گذاری دستوری کاهش یافته، سهم بازار را فدای سود کوتاه‌مدت نکرده و با نگاهی بلندمدت، ارزش افزوده خود را در وفاداری مشتریان داخلی جسته است. در نقطه مقابل، نفت سپاهان با تکیه بر ظرفیت بالای تولید روغن پایه و دسترسی به بازارهای منطقه‌ای، رویکردی صادرات‌محور را برگزیده و تمرکز کمتری بر توسعه برندهای داخلی داشته است. در این میان، نفت پارس و ایرانول نیز در میانه این طیف، با رویکردهایی متفاوت تلاش کرده‌اند توازن میان عرضه و تقاضا را برقرار کنند نکته جالب‌برانگیز در سال‌های اخیر، ظهور برندهای لوکس و محصولات «پریمیوم» بود که به نظر می‌رسید بیش از آن که یک انتخاب استراتژیک برای ارتقای سطح کیفی بازار باشد، یک راه‌فرار از تنگنای قیمت‌گذاری دستوری بوده است. واقعیت این است که نظام قیمت‌گذاری، سال‌ها بر پایه نسبت‌های مالی سال ۱۳۹۳ منجمد مانده بود و هر افزایش قیمتی، بر مبنای همان قیمت‌های قدیمی اعمال می‌شد. این موضوع باعث



شد تا تولید محصولات با سطوح کیفی بالاتر (API بالاتر) که قیمت‌گذاری دستوری نداشتند، به تنه‌اره تنفس و سودآوری پالایشگاه‌ها تبدیل شود. با ابلاغ مصوبه جدید و افزایش ۴۰ درصدی قیمت محصولات پر تقاضا، اکنون این پرسش مطرح است که آیا انگیزه پالایشگاه‌ها برای توسعه محصولات لوکس و برندینگ‌های جدید فروکش خواهد کرد؟ به نظر می‌رسد در سال پیش رو، شاهد یک چرخش استراتژیک باشیم. وقتی محصولاتی نظیر 20W-50 که حجم عمده‌ای از تقاضای بازار را به خود اختصاص می‌دهند، از بند قیمت‌های غیر واقعی رها شوند، طبیعتاً تمرکز پالایشگاه‌ها دوباره به سمت تولید انبوه این محصولات پر فروش باز خواهد گشت. در واقع، مجوز افزایش قیمت اخیر می‌تواند منجر به ثبات در عرضه محصولاتی شود که پیش از این به دلیل عدم صرفه اقتصادی، با محدودیت تولید مواجه بودند و حالا دوباره به اولویت اول خطوط تولید بازمی‌گردند.



واقعیت یک فرار اجباری از قیمت‌گذاری دستوری بود. راه‌سکار دوم، پناه بردن به «برندهای دوم» یا برندهای لوکس بود. پالایشگاه‌ها امیدوار بودند با معرفی نام‌های جدید یا همکاری‌های ظاهری با برندهای خارجی، بتوانند محصولات خود را از شمول قیمت‌گذاری خارج کنند. اما هوشمندی بازار و واکنش نهادهای نظارتی، این مسیر را نیز مسدود کرد؛ برندهای دوم هم مشمول قیمت‌گذاری شدند و مصرف‌کننده نیز به‌سرعت دریافت که این محصولات در واقع همان تولیدات قبلی با پوششی جدید هستند. در نتیجه، این استراتژی‌های چریکی عملاً بی‌اثر شد و تنها هزینه‌های بازاریابی و پیچیدگی سبد محصول را افزایش داد.

اکنون با واقعی‌سازی نرخ «لوب‌کات» بر اساس دلار آزاد و قیمت‌های فوب خلیج فارس، دوران رانت خوراک به پایان رسیده و پالایشگاه‌ها مواد اولیه را با قیمت‌های بین‌المللی خریداری می‌کنند. در چنین شرایطی، انتظار می‌رود طی ماه‌های آتی، حرکت به سمت آزادسازی کامل قیمت‌ها یا حداقل تعدیل‌های پلکانی منطبق بر واقعیت شتاب بگیرد. محصول را افزایش داد.

اکنون با واقعی‌سازی نرخ «لوب‌کات» بر اساس دلار آزاد و قیمت‌های فوب خلیج فارس، دوران رانت خوراک به پایان رسیده و پالایشگاه‌ها مواد اولیه را با قیمت‌های بین‌المللی خریداری می‌کنند. در چنین شرایطی، انتظار می‌رود طی ماه‌های آتی، حرکت به سمت آزادسازی کامل قیمت‌ها یا حداقل تعدیل‌های پلکانی منطبق بر واقعیت شتاب بگیرد. محصول را افزایش داد.

خبری از افزایش قیمت پلکانی نخواهد بود

تحلیل نهایی رفتار بازار نشان می‌دهد که پالایشگاه‌ها برخلاف بسیاری از صنایع دیگر، تمایلی به اعمال تدریجی یا پلکانی افزایش قیمت‌ها نخواهند داشت. دلیل این فوریت در تغییر برچسب قیمتی را باید در شکاف عمیق میان قیمت‌های مصوب و واقعیت‌های اقتصادی جست‌وجو کرد. در حال حاضر، میانگین قیمت هر لیتر روغن موتور تولید این پالایشگاه‌ها در محدوده ۱۰۰ هزار تومان نوسان می‌کند که با احتساب مجوز جدید، به حدود ۱۴۰ هزار تومان می‌رسد؛ این در حالی است که برآوردهای کارشناسی بر اساس قیمت جهانی روغن پایه و مواد افزودنی، نرخ واقعی هر لیتر را نزدیک به ۲۰۰ هزار تومان نشان می‌دهد. وجود این فاصله قیمتی ۶۰ هزار تومانی حتی پس از اعمال افزایش ۴۰ درصدی، باعث می‌شود که شبکه توزیع و واسطه‌ها همچنان برای خرید و ذخیره‌سازی کالا ولع داشته باشند. عاملان توزیع به‌خوبی آگاهند که محصولات پالایشگاهی همچنان زیر ارزش ذاتی خود عرضه می‌شوند و این حاشیه سود تضمین‌شده، ریسک انبارداری را به حداقل می‌رساند. بنابراین، پالایشگاه‌ها که با فشار هزینه‌های تولید و قیمت‌های جهانی خوراک مواجه هستند، دلیلی برای درنگ نمی‌بینند و احتمالاً بلافاصله پس از دریافت مجوز، کل سبد محصولات خود را به‌صورت یک‌باره در لیست‌های جدید قیمتی روانه بازار خواهند کرد. در واقع، این افزایش قیمت برای پالایشگاه‌ها نه یک حرکت تهاجمی برای سود بیشتر، بلکه یک اقدام تدافعی برای کاهش زیان تولید است. با توجه به این که بازار تشنه و شبکه توزیع آماده پذیرش نرخ‌های جدید است، پیش‌بینی می‌شود که چهار پالایشگاه اصلی بدون واگهی از ریزش تقاضا، شکاف قیمتی موجود را تا سقف مجاز پر کنند. این اقدام، اگرچه قیمت مصرف‌کننده را افزایش می‌دهد، اما دست کم می‌تواند به بهبود جریان نقدینگی در واحدهای تولیدی و پایداری عرضه در ماه‌های پایانی سال کمک کند و از خروج منابع به سمت بازارهای غیر رسمی جلوگیری کند.



که کمپانی بام‌روی آن چنین تغییراتی را اعمال نکرده است. بنابراین با موتور سه لیتری توین-توربوشاژ حداکثر قدرت از ۲۸۲ اسب‌بخار به ۴۲۹ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور از ۵۰۰ نیوتون‌متر به ۵۷۰ نیوتون‌متر رسیده است. از نظر بدنه نیز دارای یک کیت بدنه فیبر کربنی شده که شامل لیپ سپر، اسپلیترهای روی سپر جلو و عقب، ورودی هوا روی کاپوت، لیپ سپر عقب، دیفیوزر بزرگ، آگزهای تیتانیومی، اسپویلر فیبر کربنی روی در صندوق عقب و رینگ‌های ۱۹ اینچی فورج شده اشاره کرد. همچنین کیت آگزوز تیتانیومی کمپانی آکراپوویچ و سیستم ترمز حرفه‌ای کمپانی برمو نیز برای سوپر GR ۲۰۲۵ در نظر گرفته شده است.

سوپرا از جمله کویپه‌های جذاب بود که پس از گذشت ۱۷ سال، سال ۲۰۱۹ میلادی به تولید مجدد رسید. اگر چه سوپرای جدید بر پایه و اساس پلت‌فرم بامو Z4 G29 شکل گرفته، اما از نظر طراحی به‌لطف استفاده از سبک طراحی آوانگارد شاهد استایل عضلانی و جسورانه‌تر از بامو Z4 هستیم. حدود دو سال است که بخش اسپرت توپوتا با نام GR مشغول به‌کار شده که تمام محصولات های-پرفورمنسی این کمپانی صاحب‌نام با پسوند GR به بازار می‌آید. بر اساس گفته مجله خودرو سوپرا GR جدید در سال ۲۰۲۵ تنها در ۳۰۰ دستگاه به‌تولید رسید. در سوپرا GR مدل ۲۰۲۵ شاهد نصب همان پیش‌رانر B58B30 هستیم که مهندسان بخش GR روی آن تغییراتی را اعمال کرده‌اند



تویوتا سوپرای خاص تنها در ۳۰۰ دستگاه!

تلگرام

Telegram

لزوم توجه به واردات مدل‌های مختلف خودرو

مجله خودرو ایالات متحده در اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی گزارش کاملی را در باره خودروهای اسپرت، به‌ویژه کویپه‌ها منتشر کرد. بر این اساس حدود ۳۸,۷ درصد از مشتریان بازار طرفدار پروپاقرص خودروهای کویپه، رودسترها و اسپایدرها هستند. با این حال در ۳ سال اخیر که شاهد واردات خودرو به کشور هستیم، تنها تعداد اندکی از مدل‌های مذکور راهی بازار کشور شده‌اند. حال سوال این است که چرا مدل‌های کویپه در تیراژ بالا وارد کشور نشده و در دسترس متقاضیان قرار نگرفته است؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

واردات خودرو به کشور در چند سال اخیر بیشتر منحصر به مدل‌های اس‌یووی، کراس‌اوور و سدان بوده است. این در حالی است که این سه کلاس از خودرو تنها پاسخگوی نیاز ۶۵ تا ۷۰ درصد مشتریان بازار است؛ بنابراین برای ایجاد فضای رقابتی‌تر و پاسخگویی به نیاز مشتریان با سلاقی مختلف، بهتر است واردات خودروهای کویپه و گرن‌کوپه نیز در دستور کار نهادهای مسئول قرار گیرد. زیرا این کلاس از خودروها نیز مشتریان خاص خود را دارند و می‌توانند رونق را هر چه بیشتر به‌بازار بازگردانند.

مهندیان

بانگاهی به یک دهه قبل و حتی پیش‌تر از آن، درمی‌یابیم که کویپه‌ها جزو خودروهای محبوب بازار ایران بوده‌اند. زیرا این دسته از خودروها اسپرت و جذاب به‌نظر می‌رسند و به‌همین دلیل بسیاری از مشتریان در کنار پهره‌مندی از مدل‌های سدان و اس‌یووی، این مدل خودروها را نیز خریداری کرده و از رانندگی با آن‌ها لذت می‌برند. بنابراین بهتر است آن دسته از خودروسازان که در کار واردات خودرو هستند، یک تادو گزینۀ کویپه یا کانورتیبل را مورد توجه قرار دهند.

عطاری

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

معیوب شدن آپشن کاربردی!

خودرو کراس‌اوور چینی مدل ۱۴۰۲ دارم و در حال حاضر خودرویم حدود ۵ هزار کیلومتر کار کرده است. چندی پیش در زمان حرکت با سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، دکمۀ مربوط به‌گزینۀ کروزر کنترل را به‌کار گرفتم تا این آپشن فعال شود. اما هیچ عملکردی نداشت و با هر بار فشار دادن این دکمۀ هیچ تغییری در راستای ثابت نگه داشتن سرعت ایجاد نشد. با مراجعه به نمایندگی مربوطه کارشناس فنی اعلام کرد که سنسور کروزر کنترل معیوب شده و باید تعویض شود.

۰۹۱۳***۲۵۴۳

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۷۶

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر می‌تواند در کاهش سرعت خودرو و موتور سیکلت نقش بیشتری داشته باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۵۹ درصد به‌گزینۀ یک یعنی نصب GPS و ۴۱ درصد به‌گزینۀ دوم یعنی استفاده از دزدگیرهای هوشمند تصویری رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۷۷
بهترین راه‌حل برای کاهش تصادفات راکبان موتور سیکلت و کاهش آمار فوتی در این بخش چیست؟

- ۱- راه‌اندازی مسیرهای مشخص موتور سواران در تمامی شهرها
- ۲- سخت‌گیری بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی برای داشتن کلاه ایمنی

پیامک

SMS

خرابی سنسور دمای آب خودرو

خودرو پژو GLX 405 مدل ۹۵ موتور معمولی دارم که بیش از دو هفته است هنگام روشن شدن خودرویم، دمای موتور بسیار بالا می‌رود. اما یونیت فن و فن رادیاتور یک هفته اخیر تعویض کردم. از طرفی سطح آب در رادیاتور نیز در سطح استاندارد قرار دارد. همچنین حدود سه روز است در زمان حرکت صدای بسیار زیادی از بخش عقب خودرویم به‌گوش می‌رسد. این در حالی است که لاستیک‌ها دو روز قبل بالانس شده‌اند؛ علت چیست؟

عزیزی-تهران
قبل از هر چیز باید به این نکته اشاره کرد که عیب‌یابی خودرو از راه دور نمی‌تواند آن‌چنان که باید دقیق باشد و به‌این ترتیب وضعیت خودرو شما باید به‌صورت دقیق توسط شخص تعمیرکار بررسی شود. اما به‌طور کلی این مشکل در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری، به‌سه‌علت اصلی مربوط می‌شود که در ادامه به این موارد اشاره خواهد شد. نخست این که یکی از دلایلی که در افزایش دمای آب موثر است، نامیزان کار کردن سیستم جرقه‌زنی یا معیوب بودن متعلقات این سیستم است.

به بیان ساده‌تر شمع‌های موتور اگر معیوب باشد، چنین مشکلی را به‌وجود می‌آورد که در این حالت باید شمع‌های موتور را تعویض کرد تا اشکال برطرف شود. دوم این که اگر با تعویض سنسور دمای آب مشکل برطرف نشود، باید مهم‌ترین قطعه در سیستم خنک‌کاری موتور یعنی ترموستات مورد بررسی قرار گیرد. چراکه این قطعه مکانیکی دارای سوپاپ و فنری بوده که اگر سوپاپ یا فنر آن معیوب شود، وظیفه خود را به‌درستی انجام نمی‌دهد و سبب افزایش دمای موتور می‌شود.

در چنین حالتی باید ترموستات را تعویض کرد تا دیگر دمای موتور بالا نرود و در دمای کاری خود کار کند. در عین حال بازترین مشکلی که در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری به‌وجود می‌آید، خرابی سنسور دمای آب است.

سنسور دمای آب اگر معیوب شده باشد یا به‌درستی کار نکند، در چنین صورتی دمای آب روی پشت‌بنل بالاتر از استاندارد خود بوده و باید دستگاه عیب‌یاب را به ECU متصل کرد تا پس از پاک کردن خطای مربوطه، سنسور دمای آب تعویض شود تا مشکل به‌طور کامل برطرف شود. از سوی دیگر با توجه به این که در بخش پایانی سوال شما چنین آمده است که صدا و کوبش در بخش عقب خودرو شما ایجاد شده و به‌نوعی این صدا به‌گوش سرشنین می‌رسد، این مساله تنها به‌دلیل خرابی متعلقات سیستم تعلیق خودرو است.

به عبارت دیگر اگر قطعاتی چون کمک‌فنرها یا حتی اتصالات سیستم تعلیق در محور عقب معیوب شده باشد، قادر به جذب ضربات ناشی از حرکت روی دست‌اندازها نیست و این عامل منجر به تولید صدا و حتی کوبش می‌شود. در این حالت باید کمک‌فنرهای محور عقب را تعویض کرد. اما این نکته را فراموش نکنید که اگر بلبرینگ‌های خودرو شما معیوب باشند نیز چنین اشکالی را ایجاد می‌کند؛ بنابراین برای رفع مشکل باید این قطعات نیز تعویض شوند. ناگفته نماند که فرآیند عیب‌یابی یا تعویض قطعات باید توسط شخص مکانیک صورت گیرد؛ در غیر این صورت با مشکلات گسترده‌تری مواجه خواهید شد.

برای اطلاع از شرایط

اشتراکه روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۸۸۳۰۶۷۶۱-۰۲۱ تماس بگیرید

گلف «R استیت» اسپرت و جوان‌پسند است؛

آدرنالین با چاشنی ماجراجویی «فولکس واگن»



گلف پرفروش‌ترین محصول کمپانی فولکس واگن است. نسل هشتم این خودرو موسوم به Mk8 در ۲۴ اکتبر سال ۲۰۱۹ به جهان معرفی شد. گلف نسل هشتم با زبان جدید طراحی فولکس گلف استایلی اسپرت و جذاب‌تر از قبل به‌خود گرفته است. گلف Mk8 روی پلت‌فرم MQBevo شکل گرفته است. این نسل از گلف به‌حدی موفق بود که نسخه اسپرت و قوی‌استیشن این کمپانی یعنی گلف R استیت در اواسط سال ۲۰۲۲ میلادی به جهان معرفی شد. در نسخه استیت طول و ارتفاع به‌ترتیب حدود ۴۰۰ میلی‌متر و ۴۲ میلی‌متر افزایش یافته است.

کابین جدید با امکانات رفاهی بالا

کابین گلف نسل هشتم را باید یکی از زیباترین کابین‌ها معرفی کرد. زیرا طی آخرین بررسی مجله موتور ترند کابین گلف جزو زیباترین کابین‌ها شناخته شد. دو نمایشگر بزرگ برای داشبورد طراحی شده تا فضای مدرنی را به‌ارمان آورد. کلاستر (مجموعه پشت‌آمبر) ۱۰,۱ اینچی نمایشگر ۱۰ اینچی کنسول میانی فضای خلوت و البته مدرنی را برای گلف R استیت ایجاد کرده است. با توجه به این که نسخه R از گلف مورد بررسی ما است، طراحی صندلی‌های اسپرت راحت، غربیلک‌فرمان R و پدال شیفترهای بزرگ در پشت آن و دسته‌دنده کوچک اسپرت مشابه سوپراسپرت پورشه یعنی ۹۱۱ و رنگ آبی ترم داخلی رانندگی با گلف R استیت را هیجان‌انگیز می‌کند. طراحی در پیچه‌های سراسری داشبورد و نورپردازی LED های نورانی و استفاده از پارچه برای روکش صندلی‌ها از ویژگی‌های دیگر در کابین R استیت هستند.



مشخصات فنی

پیش‌رانۀ گلف R استیت را یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشاژ تشکیل می‌دهد. این موتور با نصب توربوشاژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم حداکثر ۳۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را به‌ارمان می‌آورد. این قدرت و گشتاور با گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک DSG به‌چهار چرخ منتقل می‌شود. با این وجود گلف R استیت تنها ۴,۹ ثانیه زمان نیاز دارد تا از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر سرعت رسمی این استیت ۲۵۰ کیلومتر است؛ اما با پکیج R پرفورمنس حداکثر سرعت به ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

نگاهی به طراحی بدنه

استفاده از خطوط تیز روی بدنه و فرم‌های تخت، ظاهری جوان‌پسند برای گلف R استیت به‌ارمان آورده است. چهره گلف R استیت با توجه به چراغ‌های باریک و LED افقی و ورودی‌های هوادرون سپر و خطوط تیز روی کاپوت نه‌اجمی و خشن به‌نظر می‌رسد. خط افقی تیز روی بدنه و رینگ‌های ۱۸ اینچی و ۱۹ اینچی آلیاژی با اورهنگ‌های نسبتاً بلند و پشت تیز کاراکتر اسپرتی به‌خود گرفته است. چراغ‌های L شکل در نمای عقب به‌همراه آگزوزهای دوبل در طرفین سپر چاشنی اسپرت بودن این استیت را دوچندان می‌کند.

ویژگیهای منحصر به فرد گلف R استیت

۶ حالت رانندگی کامفورت (راحتی)، اسپرت، ریس (مسابقه‌ای)، اسپیشال (خاص)، درفیت و ایندیویچوال (منحصر به‌فرد) برای این مدل در نظر گرفته شده است. در حالت کامفورت با توجه به قابل تنظیم بودن سیستم تعلیق، سواری نرم و باکیفیتی را به‌سر نشینان ارائه می‌دهد. در حالت ریس (مسابقه‌ای) فنربندی سفت‌تر می‌شود و حالت پایداری روی نیمه‌فعال قرار می‌گیرد. از سوی دیگر در وضعیت درفیت ۵۰ درصد سیستم کنترل پایداری الکترونیکی فعال است و می‌توان به راحتی با این استیشن اسپرت درفیت زد. از مهم‌ترین آپشن‌های گلف R استیت می‌توان به سیستم کروزر کنترل تطبیقی، سیستم پایش نقاط کور، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سامانه پیشگیری از برخورد، سامانه هشدار از انحراف مسیر، نمایشگر ۱۰ اینچی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کارپل و سیستم آنالیز ترافیکی آنلاین و... اشاره کرد. در نسخه R با نصب پکیج R پرفورمنس دامپرهای اسپرت و رینگ‌های ۱۹ اینچی با تایرها ۲۳۵/۳۵ در نظر گرفته شده است.





کشف بیش از ۲۰۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در سیستان و بلوچستان



هزار و ۱۶۷ حلقه لاستیک خارجی قاچاق شدند که ارزش کالای کشف شده بنا بر نظریه کارشناسان مربوطه ۶۰ میلیارد ریال برآورد شد. به گزارش ایسنا، به نقل از نیروی انتظامی استان، جانشین فرمانده انتظامی استان با اشاره به معرفی متهم به مرجع قضایی خاطر نشان کرد: «مبارزه با قاچاق کالا اقدامی برای حفظ و استقرار امنیت در کشور است و بر اساس وظایف ذاتی، پلیس با پدیده قاچاق بر خورد قانونی خواهد کرد.»

جانشین فرمانده انتظامی سیستان و بلوچستان از کشف بیش از ۲۰۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در میل نادر خبر داد. سردار علیرضا دلیری در این باره گفت: «در راستای اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و سوخت، ماموران ایست و بازرسی میل نادر شهرستان نیمروز حین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون کشنده مشکوک و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در بازرسی تکمیلی از خودرو موفق به کشف ۲

کاهش ۵۰ درصدی «تواتر» نمونه برداری برای واحدهای تولیدی بر تر؛

بسته حمایتی جدید سازمان استاندارد برای صنعت تایر

تا پویایی تولید ملی در شرایط خاص کشور حفظ شود.

کاهش تصدی‌گری دولت و اعتماد به خودکنترلی واحدهای تولیدی

یکی از مهم‌ترین بخش‌های سخنرانی دکتر رحمانی، اعلام جزئیات بسته حمایتی جدید سازمان ملی استاندارد بود که به‌زودی ابلاغ خواهد شد. طبق این مصوبه که در راستای اجرای اصل ۴۴ و کاهش تصدی‌گری دولت تدوین شده، واحدهای تولیدی که دارای گرید کیفی بالا بوده و انطباق خود را از طریق سیستم‌های تضمین کیفیت به اثبات برسانند، با کاهش ۵۰ درصدی در تواتر نمونه‌برداری‌های نظارتی، پاداش می‌گیرند. در واقع، سازمان ملی استاندارد به دنبال واگذاری بخشی از فرایند ارزیابی انطباق به خود تولیدکننده و بخش خصوصی است و نتایج کنترل کیفیت داخلی این واحدها را به عنوان معیار پذیرش دستگاه‌های اجرایی لحاظ خواهد کرد.

در کنار این تغییرات ساختاری، نوسازی آزمایشگاه‌های تخصصی بر مبنای استاندارد ۱۷۰۲۵ و ایجاد نهادهای صدور گواهی اشخاص (ISO 17024) به عنوان ضرورتی برای احراز شایستگی نیروی انسانی مطرح شد. دکتر رحمانی با اشاره به سند تحول نظام استانداردسازی (مصوب اواخر شهریورماه)، یادآور شد که مکانیسم‌های خوداظهاری و خودکنترلی در اولویت قرار دارند.

او در پایان با تأکید بر این که کیفیت و ایمنی در بازار امروز یک انتخاب نیست بلکه الزامی برای بقای برند ملی است، خاطر نشان کرد که استاندارد باید به عنوان یک زبان مشترک برای اعتمادسازی و ابزاری تشویقی برای ارتقای رقابت‌پذیری در بازارهای صادراتی نگریسته شود تا صنعت تأیر ایران بتواند با چابکی بیشتری در مسیر توسعه حرکت کند.



سبز و زیست‌تخریب‌پذیر جهت کاهش ردپای کربن تأکید کرد. رحمانی معتقد است هوشمندسازی تایرها با استفاده از حسگرها برای پایش لحظه‌ای دما و فشار، آینده صنعت حمل‌ونقل را درگرون می‌کند. همچنین با اشاره به چالش‌های ارزی و محدودیت‌های واردات، وی بومی‌سازی مواد اولیه و ماشین‌آلات هوشمند را تنها راه‌ارتقای تاب‌آوری اقتصادی صنعت لاستیک برشمرد

تایرهای سببز؛ پاسخ صنعت به چالش‌های زیست‌محیطی
تکنولوژی‌های نوین و تحول دیجیتال، بخش دیگری از محورهای سخنان معاون سازمان استاندارد را تشکیل می‌داد. وی استفاده از پلیمرهای مهندسی‌شده، نانوکامپوزیت‌ها و نانوسیلیکا را برای افزایش دوام و کاهش مصرف سوخت ضروری دانست و بر تولید تایرهای

شرایط محیطی و سرعت و استانداردهای پارت یک و دو ۱۰۹۳ برای خودروهای سواری، بازنگری شده‌اند. در این بازنگری‌ها، شاخص‌های عملکردی جدیدی چون مقاومت غلشی و رفتار تایر در شرایط سخت بهره‌برداری مدنظر قرار گرفته‌اند تا علاوه بر ایمنی، بهینه‌سازی مصرف سوخت و کاهش آلایندگی نیز محقق شود.



سپهر سیواشی

s.sivashi@autoworld.ir

هفدهمین همایش و نهمین نمایشگاه بین‌المللی زنجیره تامین لاستیک، با ارائه آمارهای امیدبخشی از رشد صنعت همراه بود که نشان از پختگی این حوزه پیش‌ران دارد. دکتر انوشه رحمانی، معاون سازمان ملی استاندارد، با اشاره به رشد مساحت نمایشگاهی و جهش ۴۷ درصدی در ارائه مقالات علمی، این مشارکت را فرصتی برای هم‌افزایی میان دولت، صنعت و دانشگاه دانست. وی تأیر را به دلیل آن که تنها نقطه تماس خودرو با جاده است، محصولی فراتر از یک کالا و گره خورده با جان مردم توصیف کرد. به همین سبب، رویکرد سازمان ملی استاندارد در تدوین و بازنگری ۱۵ استاندارد اجباری این حوزه، بر مبنای ارتقای ایمنی و صیانت از منافع مصرف‌کننده در کلاس جهانی استوار شده است.

تغییر ریل از استاندارد اجباری به مقررات فنی در مسیر این تحول، سازمان ملی استاندارد در حال گذار از نظام «استانداردهای اجباری سنتی» به سوی پیاده‌سازی «مقررات فنی» با رویکرد مبتنی بر ریسک است. رحمانی با تبیین این تغییر پارادایم، خاطر نشان کرد که در دنیای امروز، موانع فنی تجارت جای خود را به مقررات هوشمند داده‌اند. بر این اساس، استانداردهایی نظیر استاندارد ۷۶۳ برای تایر موتورسیکلت با تمرکز بر تعامل تایر و رینگ، استاندارد ۱۶۴۳ برای تایرهای روکشی با اولویت

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	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	۲۷۰,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۰,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۰,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۰,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۰,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۰,۵۰۰,۰۰۰	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	۴۳۰,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳۰,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴۰,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5- خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵۰,۹۰۰,۰۰۰	چانگان -سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱۰,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵۰,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷۰,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵۰,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰۰,۵۰۰,۰۰۰	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	۶۶۰,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴۰,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵۰,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳۰,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







استایل فوق اسپرتی برای آکورد فراهم آورده است. استفاده از چراغ‌های باریک با جلوینچره نسبتاً عریض در جلو و چراغ‌های باریک به هم پیوسته در عقب، زیبایی و هیجان را دوچندان کرده است. اما نکته بسیار مهم درباره آکورد جدید در نسخه پایه آن موسوم به LX دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژر با پاشش سوخت مستقیم است که می‌تواند ۱۹۲ اسب‌بخار قدرت و ۲۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. گیربکس CVT وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو بر عهده دارد. قیمت هوندا آکورد LX ۲۸ هزار و ۹۹۰ دلار است.

هوندا آکورد را باید از جمله سدان‌های میان‌سایز خانوادگی دانست که در بازار اتحادیه اروپا و ایالات متحده از جایگاه بسیار ویژه‌ای برخوردار است. در حال حاضر نسل یازدهم این سدان با کیفیت ژاپنی با زبان جدید طراحی هوندا، استایل فوق زیبا و جذابی به خود گرفته است. این خودرو از نظر مشخصات فنی و سطح امکانات رفاهی و ایمنی نسبت به نسل‌های قبل خود در سطح بالاتری قرار دارد. بر این اساس طراحی نسل یازدهم این خودرو که مشابه یک لیفت‌بک با فرمت کوپه است، با ستون کشیده و سقف منحنی و استفاده از خطوط اتوکشیده و مجموعه‌ای از سطوح تخت



هوندا «آکورد» ارزنده و خاص

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

برخی واردکنندگان فاقد دانش و تجربه کافی در خدمات پس از فروش هستند

در حال حاضر تعداد قابل توجهی خودرو وارداتی با فناوری‌های جدید راهی کشور شده، اما دانش فنی روز برای عیب‌یابی و تعمیرات اساسی آن‌ها به کشور منتقل نشده است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«توفان ناگهانی واردات خودرو در ماه‌های اخیر در نگاه اول، از رشد تنوع در بازار و شاید تلطیف قیمت‌های سرسام‌آور خبر می‌داد؛ اما پشت این حجم از خودروهای عمده تاچینی که بارز آزاد و توسط شرکت‌های تازه تاسیس یا کم سابقه به کشور سرازیر شده‌اند، واقعیت تلخی وجود دارد که کمتر به آن توجه شده است: «خدمات پس از فروش نامناسب و ضعف در تامین قطعات یدکی». بر این اساس صنعتی که سال‌هاست در گیر کمبودهای ساختاری و تحریمی است، چگونه می‌خواهد بار این موج جدید را بر دوش بکشد؟ آیا شبکه موجود توان سرویس‌دهی به ده‌ها برند جدید با پیچیدگی‌های فنی متفاوت را دارد؟ بر نامه واردکنندگان جدید برای پشتیبانی از محصولات که می‌فروشند، چیست؟ بی‌پاسخ ماندن یا پاسخ نامناسب به پرسش‌هایی از این دست می‌تواند رویای شیرین خریداران این خودروها را به کابوسی تلخ تبدیل کند و آن متوقف شدن این مدل خودروها برای مدت طولانی در پارکینگ‌ها به دلیل خرابی و ناتوانی در تعمیر و سرویس آن‌هاست. برای واکاوی این خطر قریب‌الوقوع، با «جواد میر آفتابی» کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم:

به نظر می‌رسد ساز و کار تخصیص ارز برای واردات خودرو تغییر کرده و شاهد ورود شرکت‌های جدیدی به این عرصه هستیم. تاثیر این تغییر بر حوزه خدمات پس از فروش چیست؟

در حوزه خدمات پس از فروش شاهد اتفاق جدیدی هستیم. بر این اساس حتی ساز و کار قبلی که ارز به شرکت‌های مشخصی برای واردات تخصیص داده می‌شد دیگر برقرار نیست. شرکت‌های جدیدی اضافه شده‌اند که خودرو را عمده‌تاز کشور های همسایه وارد می‌کنند و بر اساس قانون مجاز هستند تا ۱۰ درصد از خودروهای خود را با پیش‌ران‌های بیش از ۲۴۰۰ سی‌سی وارد کنند. اما در بعد خدمات، ما از ابتدا چالش اصلی داریم و حتی این موضوع برای همین ۱۰ درصد واردات نیز چالش‌های مضاعفی ایجاد خواهد کرد.

این چالش مضاعف ناشی از چیست؟ آیا شبکه خدمات موجود توان پاسخگویی ندارد؟

نکته اصلی این جاست، طی دو سال گذشته، تعداد خودروهای وارد شده به کشور کم نبوده است. اما شرکت‌هایی که این خودروها را وارد می‌کنند، غالباً شرکت‌هایی هستند که خدمات پس از فروش را به سازمان‌های دیگر نیز ارائه می‌دهند یا تجربه محوری در این حوزه ندارند. شبکه خدمات کافی و اختصاصی برای این خودروهای وارداتی وجود ندارد. در عمل، عموماً از شبکه خدمات سایر شرکت‌ها استفاده می‌شود. این در حالی است که منطق صنعت جهانی می‌گوید زمانی که یک شرکت واردکننده اقدام به راه‌اندازی شبکه خدمات می‌کند، باید متناسب با تعداد و پراکندگی جغرافیایی خودروهایش، نمایندگی‌های مجهز ایجاد کند. اما امروز می‌بینیم تعداد خودروهای وارداتی که در حال اضافه شدن به بازار هستند، «بار مضاعفی» بر دوش نمایندگی‌های موجود به‌شمار می‌روند. حال سوال این است که قطعات برای این حجم خودرو که از تنوع چشمگیری نیز بهره می‌برند، چگونه تامین خواهد شد؟

منظور شما از تنوع در تامین قطعات چیست؟ مگر خودروها یکسان نیستند؟

خیر، این یک اشتباه رایج است. به عنوان مثال، خودروهای که مستقیماً از میدا چین وارد می‌شوند، «پارت نامبر» یا شماره قطعات متفاوتی از همان خودروهای موجود در بازار کشورهای همسایه دارند. این موضوع مدیریت انبار قطعات و شناسایی دقیق را به شدت پیچیده می‌کند. از طرف دیگر تامین قطعات از میدا خارج از کشور به‌خودی خود دچار چالش‌های

به عنوان کارکرده (دست دوم) برای خروج از کشور باطل شده است. اکنون این کانال نیز مسدود شده و به نظر من بسیاری از این شرکت‌ها دیگر نخواهند توانست از چین خودرو وارد کنند. شنیده‌ها حاکی است که دو شرکت وارد کننده در حال مذاکره با برندهای اروپایی هستند، اما این هم چالش‌های خاص خود را دارد.

یکی از اصلی ترین چالش‌ها قطعاً قیمت تمام شده و تامین قطعات خواهد بود؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

تامین قطعات بخش جدایی‌ناپذیر از این چالش است. در حال حاضر باید تعرفه ۲۵ درصدی اضافه‌شده بر صادرات از چین و نوسان شدید نرخ ارز رانیز به هزینه‌ها اضافه کرد. اگر محاسبه کنیم، می‌بینید که صرفه اقتصادی این کار به شدت زیر سوال رفته است. برای نمونه قیمت یک خودرو وارداتی مشهور مانند تویوتا لوین در مدت مشابه سال گذشته حدود ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان بود که امروز به حدود ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسیده است. این یعنی جهش حدود ۱۰۰ درصدی قیمت. اگر همین نوسان را به قیمت قطعات یدکی تعمیم دهید، عمق فاجعه برای مالکانی که نیاز به تعمیر خودروهای شان دارند، مشخص می‌شود. نتیجه، یک چالش سه گانه است: فقدان قطعات کافی، هزینه نگهداری سرسام‌آور و عدم دانش فنی تعمیر گاه‌ها.

به دانش فنی اشاره کردید، آیا در گذشته ساز و کار بهتری برای انتقال این دانش وجود داشته است؟ بله؛ این یک نقطه ضعف بزرگ دیگر است. در حال حاضر تعداد قابل توجهی خودرو وارداتی با فناوری‌های جدید به کشور آمده، اما دانش فنی روز برای عیب‌یابی و تعمیرات اساسی آن‌ها به کشور منتقل نشده است. در دهه ۸۰، شرکت‌های واردکننده معتبر توسط شرکت‌های مادر به کشورهای ثالث دعوت می‌شدند تا دوره‌های فنی برگزار شود و این دانش به کشور منتقل شود. شخصاً در بازدای یکی از کشورهای همسایه حوزه خلیج فارس، دوره‌های تخصصی تعمیرات برندهایی مانند هیوندای را فرا گرفتم و پس از بازگشت، این دانش را به شبکه نمایندگی منتقل کردیم. سوال این جاست: کدام یک از شرکت‌های واردکننده جدید این قابلیت، ارتباط یا حوصله را دارند که تکنسین‌های خود را به‌مرکز فنی-آموزشی برندهای اصلی در کره یا اروپا بفرستند؟ پاسخ روشن است: هیچ کدام.

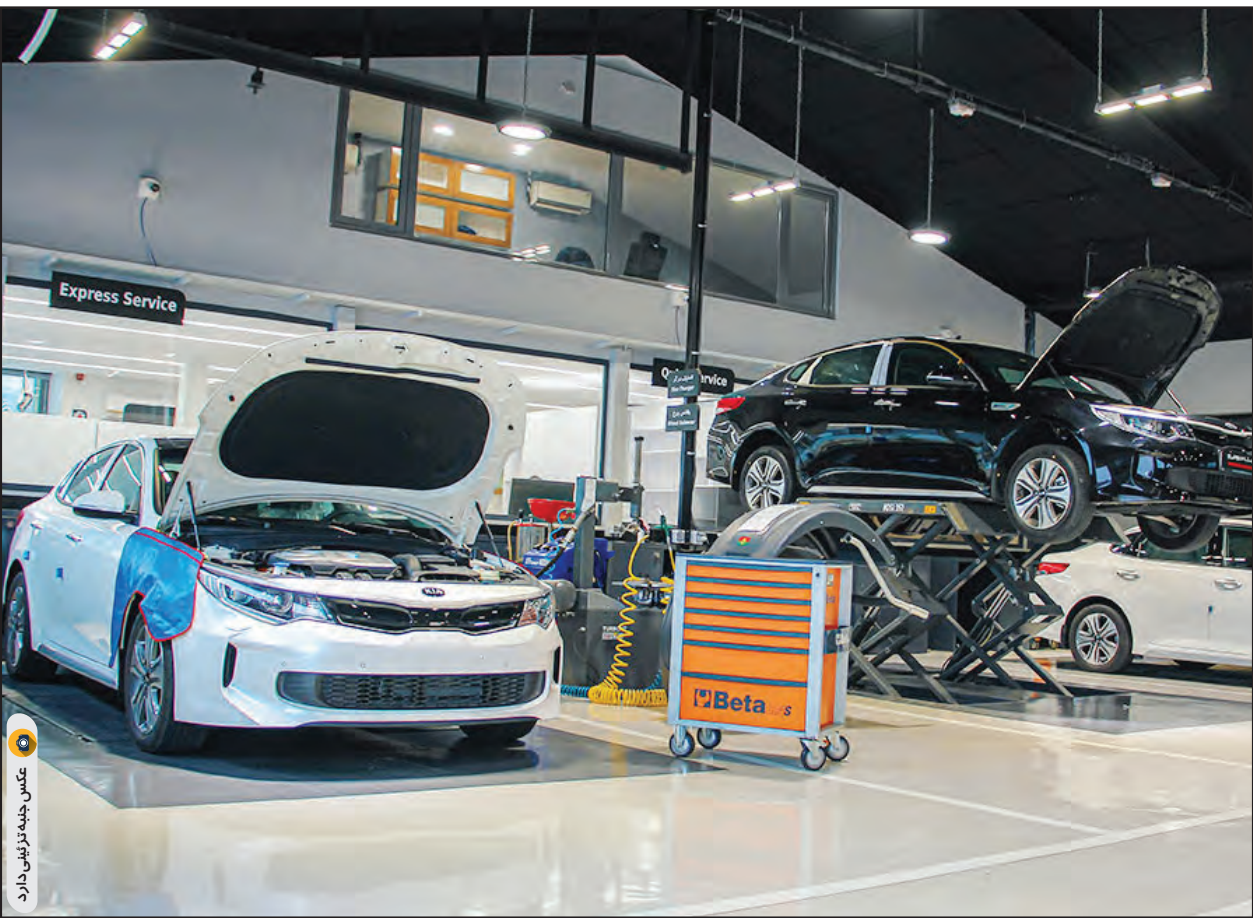
شنیده می‌شود که چالش تامین قطعه فقط مختص خودروهای وارداتی نیست و دامن مونتاژی‌ها را نیز گرفته است؛ نظر شما در این مورد چیست؟

این موضوع نشان می‌دهد چالش، فراگیر است. یکی از شرکت‌های بزرگ خودروسازی داخلی که اقدام به مونتاژ یک محصول چینی بر طرفدار کرده، به دلیل عدم تامین به موقع قطعات از چین، با چالش تولید خودروهای معوق و ناتوانی در تحویل به موقع به مشتریان مواجه شده است. این یعنی حتی برای خودرو سازان بزرگی که امکانات بیشتری دارند نیز تامین قطعات از منبع خارجی به یک معضل بزرگ تبدیل شده و این به ضرر مشتری نهایی است.

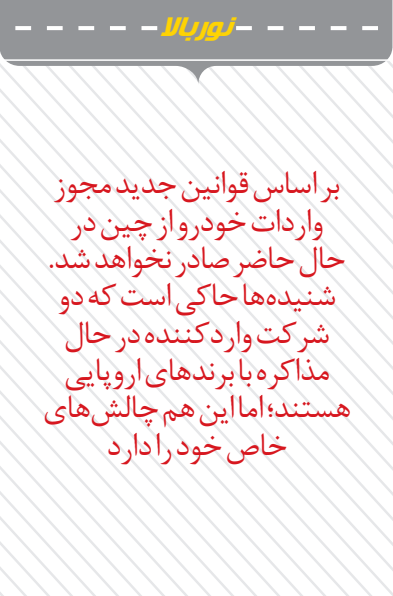
آیا قطعه سازان و زنجیره تامین خودروسازان نیز با محدودیت‌های تامین مواجه هستند؟

بله؛ شرکت‌های محدودی که می‌توانند قطعات اصلی با کیفیت مناسب تولید کنند، برای تامین مواد اولیه مرغوب خود وابسته به واردات هستند. مثال روغن موتور را دوباره بزنم. پایه روغن‌های سنتتیک با کیفیت وارداتی است. در کشور تولید می‌شود اما پاسخگوی نیاز کیفی و کمی بازار نیست.

قطعه سازان داخلی نیز در تهیه مواد اولیه با کیفیت چالش دارند؛ در نتیجه خروجی کار آن‌ها نمی‌تواند کیفیت مطلوب را داشته باشد. این امر به‌طور مستقیم باعث بروز ایرادات کیفی در محصولات خودروسازان داخلی می‌شود. باید پذیرفت که کیفیت قطعات نهایی، وابستگی تام به تامین مواد اولیه با کیفیت دارد و وقتی این زنجیره دچار اختلال شود، تمام حلقه‌های بعدی آسیب می‌بینند



عکس جنبه نزدیکی دارد



بر اساس قوانین جدید مجوز واردات خودرو از چین در حال حاضر صادر نخواهد شد. شنیده‌ها حاکی است که دو شرکت واردکننده در حال مذاکره با برندهای اروپایی هستند؛ اما این هم چالش‌های خاص خود را دارد

قطعات آن‌ها سرمایه و زمان زیادی را صرف کنند. آن وقت است که تازه عمق فاجعه نمایان خواهد شد؛ زمانی که نه شبکه‌ای وجود دارد، نه قطعاتی در دسترس است و نه دانش فنی لازم در دسترس است.

در مورد منبع واردات هم اشاره‌ای به تغییر قوانین چین داشتید. این موضوع چه تاثیری دارد؟

در حال حاضر هر کسی با در اختیار داشتن ارز می‌تواند اقدام به واردات خودرو کند. اما منبع اصلی، یعنی چین در حال محدود کردن باز یگران است. کشوری که قبلاً حدود ۲ هزار و ۴۰۰ شرکت صادر کننده خودرو داشت، از ابتدای سال میلادی جاری این تعداد را به حدود ۲۴۰ شرکت محدود کرده است. وقتی کشوری مثل چین اقدام به کنترل و نظارت بر بازار صادرات خودرو خود می‌کند، طبیعی است که ما در داخل نیز باید نهایت دقت را اعمال کنیم.

جالب این جاست که بسیاری از شرکت‌هایی که در ایران اقدام به واردات خودرو از چین می‌کردند، بر اساس قوانین جدید دیگر مجوز واردات از چین را ندارند؛ چرا که مجوزهای چینی آن‌ها به دلیل تخلفاتی مانند ثبت خودرو



متعدد ارزی و لجستیکی است و اکنون با مسائل ارتباطی و قطع دسترسی‌های اینترنتی، ما عملاً از چرخه واردات به موقع قطعات و بهره‌مندی از سرویس‌های پشتیبانی فنی برندهای اصلی محروم شده‌ایم.

این محرومیت تا چه حد حیاتی است؟ آیا می‌توانید برای آن مصداق عینی ذکر کنید؟

وضعیت به گونه‌ای است که حتی برای سرویس‌های دوره‌ای معمول در شبکه خدمات خودروسازان داخلی بزرگ که تولیدات قابل توجهی دارند، اگر مشتریان در شهرستان‌ها به نمایندگی‌های مجاز مراجعه کنند، برای تامین اقلام مصرفی و سادای مثل فیلتر روغن موتور، فیلتر هوا، فیلتر گیربکس و حتی روغن موتور با کیفیت مناسب دچار چالش هستند. حالا این موضوع را به کل بازار خودرو، به ویژه بخش واردات که فاقد شبکه منسجم است، بسط دهید. آن وقت عمق بحران در شبکه خدمات شرکت‌های واردکننده بران‌پتان مشخص می‌شود.

بنابر این شما صحبت از یک «بحران» می‌کنید؛ آیا این بحران مدیریت پذیر است؟

بحران برای خدمات پس از فروش ایجاد شده است، اما بحث این جاست که موجودی که ایجاد شده را به سادگی نمی‌توان مدیریت کرد. باید پرسید این تعداد خودرو وارداتی را چه کسانی وارد کردند؟ اگر پیشینه این شرکت‌های واردکننده جدید را بررسی کنید، متوجه خواهید شد که اکثر آن‌ها تجربه صنعت و بازار خودرو را ندارند. شاید در حوزه‌ای دیگر موفق بوده‌اند، اما شناخت درستی از پیچیدگی‌های خدمات پس از فروش ندارند و صرفاً به دلیل جذابیت سود کوتاه‌مدت به این بازار ورود کرده‌اند. اما شاید این خودروها کیفیت بهتری داشته باشند و در کیلومترهای اولیه مشکلی ایجاد نکنند.

بحران تامین قطعات در چه بازه‌ای از کارکرد خودروهای وارداتی فعلی به بازار کشور نمایان می‌شود؟

معتدماً چالش اصلی ممکن است در کارکرد ۳۰ هزار کیلومتر اول این خودروهای وارداتی چندان نمایان نباشد. اما با افزایش کیلومتر، فرسودگی طبیعی قطعات آغاز می‌شود. آن زمان است که مالکان این مدل خودروها با نارضایتی بسیار مجبور هستند برای تعمیرات و تامین

مشکل خاصی در این زمینه وجود ندارد. آن طور که این شرکت عنوان کرده، پروازهایی که در هفته‌های گذشته بعضاً لغو شده به دلیل کاهش دید و بوران بوده‌اند و ارتباطی به فرودگاه‌ها ندارد. شرکت فرودگاه همچنین از مسافران در خواست کرد که پیش از عزیمت به فرودگاه‌ها برای اطلاع از آخرین وضعیت پروازها با شماره ۱۹۹ در سراسر کشور و شمار ۰۲۱۶۱۰۲۱ در فرودگاه مهر آباد تماس حاصل کنند.

بر اساس اعلام شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، با وجود بارش برف و باران در برخی استان‌ها و صدور هشدارهای هواشناسی اما تمام فرودگاه‌های کشور عملیاتی هستند، زیرا عملیات زمستانه از آبان ماه سالجاری آغاز شده است و فرودگاه‌های کشور زیر نظر پرسنل آتش‌نشانی و هدایت زمینی هواپیمای فرودگاه‌ها اقدام به پاکسازی فرودگاه‌ها کرده‌اند. بنابراین اعلام این شرکت، در حال حاضر نیز پروازها برقرار است و هیچ



مسافران پیش از عزیمت به فرودگاه تماس بگیرند



تحول در حمل و نقل شهری بیش از گذشته ضرورت دارد؛

تهران در دود؛ نبرد نابرابر برای هوای پاک



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

تهران، کلان‌شهری که نفس‌هایش روز به روز تنگ‌تر می‌شود، سال‌هاست در چنبره آلودگی هوایی کشنده گرفتار آمده است. آمارهای رسمی از بیش از ۲۰۰ روز ناسالم در سال حکایت می‌کنند، آماري که سلامت میلیون‌ها شهروند را به مخاطره انداخته است. کارشناسان و منابع معتبر محیط زیستی هم‌صدا اشاره می‌کنند که بیش از ۸۰ درصد از این آلودگی هوا، ریشه در بخش حمل‌ونقل دارد. ریشه‌های این بحران در سیستم جابه‌جایی شهری است که باید با فوریت بیشتری نسبت به گذشته مسیر نوسازی را طی کند.

چرا حمل‌ونقل قلب تپنده آلودگی است؟ برخلاف تصور عمومی که صنایع را عامل اصلی آلودگی می‌دانند، داده‌های پایش کیفی هوا به طور مستمر نشان می‌دهند که منابع متحرک سهمی غالب در تولید آلاینده‌های کلیدی تهران دارند. این وسایل، اعم از خودروهای شخصی، موتورسیکلت‌ها، اتوبوس‌های شهری و وانت‌بارها، به دلایل ساختاری متعددی به کانون این معضل تبدیل شده‌اند. نخستین و مهم‌ترین دلیل، فرسودگی گسترده ناوگان است. برآوردها حاکی از آن

است که سهم قابل توجهی از نزدیک به ۴ میلیون خودروی سواری و بیشتر از ۳ میلیون دستگاه موتورسیکلت فعال در تهران، سال‌هاست از عمر مفید فنی گذشته‌اند. این وسایل نقلیه قدیمی، فاقد فناوری‌های کنترلی مدرن مانند کاتالیزهای پیشرفته یا سامانه‌های پایش لحظه‌ای هستند و گاه تاده‌ها برابر بیشتر از یک خودروی استاندارد نو، ذرات معلق خطرناک (PM2.5) و اکسیدهای نیتروژن منتشر می‌کنند. موتورسیکلت‌های کاربراتوری، به‌ویژه، به‌عنوان یکی از آلاینده‌ترین منابع شناخته می‌شوند. دومین عامل، مساله کیفیت سوخت است. علی‌رغم پیشرفت‌های حاصل‌شده در سال‌های اخیر، کیفیت بنزین و به‌ویژه گازوئیل توزیعی در پایتخت، هنوز با استانداردهای روز دنیا (مانند یورو ۵ یا ۶) فاصله دارد. وجود مقادیر بالاتر از حد مجاز ترکیباتی مانند گوگرد در سوخت‌های دیزلی، نه‌تنها به افزایش مستقیم ذرات معلق دود خروجی از اگزوز منجر می‌شود، بلکه باعث کار افتادن زودرس سامانه‌های کنترل آلاینده‌ها در خودروهای نسبتاً نو نیز می‌گردد.

سوم، باید به الگوی ناکارآمد توسعه شهری و ترافیک اشاره کرد. رشد پراکنده و افقی تهران در چند دهه گذشته، باعث افزایش فاصله‌ها و وابستگی حیاتی به خودروی شخصی شده است. از سوی دیگر، عدم توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی سریع، کارآمد و به‌صرفه که بتواند گزینه‌های جذاب برای شهروندان باشد، این دور باطل را تقویت کرده است. نتیجه، ترافیک سنگین و ساکن در ساعات اوج است که در آن، خودروها با سرعت بسیار پایین و در حالت درجا کار کردن، بیشترین میزان آلاینده‌ها را به ازای هر کیلومتر

را تولید می‌کنند.

نیاز به تحول ساختاری در حمل و نقل وجود دارد راه برون‌رفت از این بحران مزمن، تنها در گرو اقدامات مقطعی نیست، بلکه نیازمند تحولی ساختاری و برنامه‌ای جامع است. نوسازی شتابان ناوگان حمل‌ونقل عمومی و سبز بدون تردید اولویت، جابه‌جایی سفرهای درون‌شهری از وسیله شخصی به وسایل عمومی است. برای این کار باید دو اقدام به صورت موازی پیش رود: نخست، توسعه کمی و کیفی مترو به عنوان ستون فقرات حمل‌ونقل پاک، دوم، نوسازی کامل ناوگان سطحی شامل اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها. خرید اتوبوس‌های برقی و گازسوز (CNG) با استانداردهای بالا باید در دستور کار قرار گیرد. این اقدام نه‌تنها آلاینده‌ها را کاهش می‌دهد، بلکه با افزایش جذابیت و راحتی، مشوق مردم برای ترک خودروی شخصی خواهد بود.

قوانین خوبی مانند «قانون هوای پاک» و «آیین‌نامه ساماندهی خودروهای فرسوده» وجود دارند، اما ضعف اصلی در ضعف اجرا و نبود ضمانت‌های اجرایی کافی است. باید با ایجاد مشوق‌های مالی قوی برای اسقاط (مثل پرداخت یارانه یا معافیت مالیاتی) و هم‌زمان اعمال جریمه‌های سنگین و بازدارنده برای تردد خودروهای فرسوده در محدوده کلان‌شهر، این روند را شتاب بخشید. تقویت مراکز معاینه فنی و غیرقابل گذشت کردن گواهی سلامت خودرو برای انجام هرگونه نقل‌وانتقال یا تمدید بیمه، اقدامی ضروری است.



دولت باید با کاهش تعرفه‌های واردات و تولید داخلی، خرید خودروهای هیبریدی و الکتریکی را برای مردم تسهیل کند. ایجاد زیرساخت‌های لازم مانند ایستگاه‌های شارژ فراگیر در سطح شهر، اعطای معافیت از محدودیت‌های تردد (مثل طرح زوج و فرد یا محدوده طرح ترافیک) و اختصاص پارکینگ‌های ویژه به این خودروها، می‌تواند انگیزه‌بخش باشد.

باید از توسعه پراکنده تهران جلوگیری کرد و به سمت شهرسازی فشرده و مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی (TOD) حرکت کرد. یعنی تمرکز بر ساخت‌وسازهای بلندمرتبه در اطراف ایستگاه‌های مترو و مراکز شغل‌زا، تا مردم بتوانند بسیاری از سفرهای روزمره خود را با پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری انجام دهند.

نقش شهروندان در کاهش آلودگی هوا

در کنار راهبردهای بلندمدت، اقدامات فوری و تغییر در

سبک زندگی شهروندان نیز نقشی کلیدی دارد. همکاری با مدیریت شهری در روزهای اعلام آلودگی بسیار شدید (شرایط اضطرار) الزامی است، شهروندان باید با محدودیت‌های تردد اعلام‌شده از سوی «کمیته اضطرار آلودگی هوا» همراهی جدی کنند و سفرهای غیرضروری را حذف یا ادغام کنند.

رعایت اصول رانندگی ملایم (پرهیز از شتاب و ترمز ناگهانی)، خاموش کردن خودرو در توقف‌های نسبتاً طولانی (حتی به مدت یک دقیقه)، تنظیم باد لاستیک‌ها و سرویس دوره‌ای منظم، می‌تواند مصرف سوخت و آلاینده‌ها را به شکل محسوس کاهش دهد. برای مسیرهای کوتاه، استفاده از دوچرخه یا پیاده‌روی نه‌تنها برای هوا که برای سلامت شخصی نیز مفید است. استفاده از سامانه‌های تاکسی اینترنتی با سرویس اشتراکی نیز می‌تواند تعداد خودروهای در حال تردد را کاهش دهد.

هوای پاک، اراده همگانی می‌طلبد

بحران آلودگی هوای تهران، دیگر یک هشدار نیست، بلکه یک وضعیت اضطراری تمام‌عیار است که حل آن تنها از عهده یک نهاد برنمی‌آید. این معضل پیچیده، نیازمند هماهنگی و عزم راسخ تمامی نهادهای در سطح ملی و محلی، همراه با مشارکت آگاهانه و مسئولانه تک شهروندان است. از مجلس شورای اسلامی و دولت برای تصویب و تامین بودجه قوانین کارآمد، تا شهرداری برای اجرای دقیق طرح‌ها و از صنایع خودروسازی و پالایشی برای ارتقای کیفیت تولیدات، تا شهروندی که در انتخاب وسیله نقلیه روزمره خود تلاش می‌کند. به یاد داشته باشیم که هوای پاک، موهبتی طبیعی نیست، بلکه حقی شهروندی است که تحقق آن مستلزم پذیرش مسئولیت اجتماعی از سوی تمام اجزای جامعه است. امروز اقدام کنیم، فردا برای نفس کشیدن دیر است.



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fornix.official



Autoworld.ir

دوشنبه ۶ بهمن ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۷۷

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب 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



فورد آماده است!

«کمپانی فورد در سال ۲۰۲۵ میلادی برای محصولات اسپرت خود مانند فورد موستانگ دارک هورس، موستانگ مک-ای جیتی پرفورمنس ادیشن، F-150 آر ریتور، F-150 ریتور، ماوریک ریتور و... از عبارت «فورد آماده است» در یک کمپین تبلیغاتی بهره گرفت. این عبارت به دلیل انتقال هیجان و آدرنالین به مشتریان اسپرت دوست بوده تا آنها را ترغیب به خرید و استفاده از محصولات اسپرت فورد کند.

شبوه صحیح نگهداری از موتورسیکلت انژکتوری

صنعت و بازار موتورسیکلت حدود یک دهه است به سمت مدل های انژکتوری سوق پیدا کرده است. با این حال بیشتر موتورسیکلت های در حال تردد در معابر عمومی کشورمان، به دلیل ساختار قدیمی و داشتن پیشرانه تک سیلندر، درمقایسه با انواع خودرو از سطح آلاینده گی بالاتری برخوردارند. البته تجهیز مدل های جدید موتورسیکلت به سیستم سوخت رسانی انژکتوری تا حد زیادی آلاینده گی آن ها را کاهش داده است. بر این اساس مالکان و راکبان موتورسیکلت های مجهز به سیستم سوخت رسانی انژکتوری، با توجه به حساسیت بیشتر این مدل موتور ها درمقایسه با نسخه های کاربراتوری، باید به نکات بیشتری درخصوص نگهداری و استفاده از آن ها توجه داشتند.

بنابراین باید در این مدل موتورسیکلت ها همواره از روغن موتور های مناسب و باکیفیت استفاده شود. البته آن چه گفته شد در مورد نسخه های کاربراتوری موتورسیکلت اهمیت چندانی ندارد؛ اما در نسخه های انژکتوری به دلیل وجود سنسور و واحد پردازشگر مرکزی، پیشرانه نسبت به سوخت مصرفی و روغن موتور بسیار حساس بوده و در صورت عدم توجه مالک و راکب موتورسیکلت به این نکته، میزان خرابی و استهلاک آن تا حد زیادی افزایش خواهد یافت و به تبع آن هزینه نگهداری از موتورسیکلت نیز سیر صعودی به خود می گیرد.

همین طور مالکان این مدل از وسایل نقلیه همواره باید به تعویض به موقع قطعات مصرفی همچون شمع موتور، فیلتر هوا، فیلتر روغن و موارد دیگری از این قبیل توجه ویژه داشته باشند تا از هزینه های سرسام آور تعمیرات در امان بمانند.



حمید محمدی

روزنامه نگار

قیمت برخی خودروهای وارداتی روز گذشته ثابت بود



فولکس واگن ID.4 Crozz
پرو مدل ۲۰۲۴ بدون تغییر
قیمت در بازار ۷ میلیارد و ۴۰۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



کیا K5 دولیتر مدل ۲۰۲۳
بدون تغییر قیمت در بازار
۵ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



جانگان CS35 پلاس تیپ ۳
مدل ۲۰۲۴ بدون تغییر قیمت
در بازار ۳ میلیارد و ۳۵۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



تویوتا لوین ۱.۲ لیتر توربو
بدون تغییر قیمت در بازار
۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد

TRAZANO®
ترازانو، همسفر نامرئی

با ضمانت کورالتیر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR



LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان های شهری و چه در جاده های پر پیچ و خم، این سدان جوان با طراحی بهروز، بهروز کیفیت بی نقص و پیشرفته ای قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می بخشد. طراحی بهروز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و حساسیت را در این خودرو به نمایش می گذارد.

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.