



«کامپس» ۲۰۲۶: نسل جدید
کراس اوور ماجراجوی آمریکایی

صفحه ۱۲

استارت

نهاد علی بیگ‌زاده

روزنامه‌نگار

ناترازی انرژی، چرخ صنعت خودرو را کند می‌کند

صنعت خودرو در همه کشورهای جهان یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد به‌شمار می‌رود؛ صنعتی که علاوه بر اشتغال‌زایی گسترده، با ده‌ها صنعت دیگر از جمله فولاد، آلومینیوم، پتروشیمی، لاستیک، شیشه، الکترونیک، حمل‌ونقل و خدمات فنی... [صفحه ۲](#)

تیتراهای امروز

Titles

روایت صنعت خودرو ایران از منظر «پیتر اوانز»:

دهه‌ها مونتاژ، روایت یک جریان سازمان‌یافته است

صفحه ۷

مجمع عمومی عادی سالانه شرکت پارس خودرو برگزار شد

صفحه ۴

«فهرسازی زر»

در مدار سودآوری

صفحه ۴

آیا ایمنی سرنشینان در خودرو

صدرصد تضمین شده است؟

نگاهی به ایمن‌ترین‌های ۲۰۲۶

صفحه ۹

در گفت‌وگو با یک پیشکسوت صنعت قطعه‌ساز مطرح شد:

خطر توقف خطوط تولید با کمبود حتی یک قطعه

اختلال در واردات، کمبود مواد اولیه و تخصیص نامنظم ارز، تولید خودرو را از قطعه‌ساز تا خودروساز با چالش روبه‌رو کرده است

صفحه ۱۴

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس از ناکارآمدی
نظام قیمت‌گذاری خودرو حکایت دارد:

آیا پایان مأموریت قیمت‌گذاری شورای رقابت در بازار خودرو فرارسیده است؟

صفحه ۵

یک فعال حوزه صنعت خودرو

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

بازار خودرو از نبود مشتری رنج می‌برد نه کمبود خودرو

صفحات ۲ و ۳

فشار اقتصادی در آمریکا خرید خودرو را
ترسناک کرده است!

تولید خودروهای

مقرون به صرفه

در دستور کار قرار گرفت

صفحه ۶



یک اقتصاددان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»

کاهش تعمیدی عرضه بازار را به نفع عده‌ای خاص سیاه کرد!

صفحه ۸

عکس جنبه تزئینی دارد



LUCANO

نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

سعادت آباد - پایین تر از میدان کاج نبش کوچه میرزایی پلاک ۴۸

اتو خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)



THE 2

 **PMG**
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱
www.Persiakhodro.ir



بر چسب‌های جانبی است. نمونه نمایش داده‌شده نیز با باربند سقفی و رینگ‌های آفرودی شبیهی لاک تکمیل شده است. در مقابل، کیت دوم با نام **Bemore** مسیر کاملاً متفاوتی را دنبال می‌کند و از خطوط گرد و کلاسیک سوزوکی آنتولاین الهام گرفته است. سپر اختصاصی با ورودی هوای بزرگ‌تر، سه ششکاف بار یک به جای جلو پنجره و یک لبه رنگ بدنه، ظاهر **XBee** را به یک هاچ‌بک رتروی کوچک تبدیل می‌کند. بر چسب‌های شطرنجی روی بدنه و امکان سفارش باربند چوبی و رینگ‌های کرومی، این حال‌وهوای کلاسیک را کامل‌تر می‌سازد. برای کابین نیز روکش‌های چرمی قهوه‌ای با طرح شطرنجی ارائه شده است. در بخش فنی هیچ تغییری ایجاد نشده و **XBee** همچنان با موتور ۱.۲ لیتری میلد هیبرید ۸۱ اسب‌بخاری و گیربکس CVT عرضه می‌شود.

سوزوکی **XBee** همیشه تلاش کرده میان دو شخصیت متفاوت حرکت کند؛ از یک سو کراس‌اووری کوچک و دوست‌داشتنی باشد و از سسوی دیگر حال‌وهوای یک خودرو ماجراجوی کوچک را حفظ کند. حالا شرکت تیونینگ ژاپنی **Damd** این دو گرایش را از هم جدا کرده و برای هر کدام یک کیت اختصاصی طراحی کرده است؛ کیت‌هایی که ظاهر **XBee** را به‌طور کامل دگرگون می‌کنند و آن را به دو چهره کاملاً متفاوت تبدیل می‌سازند. کیت اول با نام **Little.D** مستقیماً از زبان طراحی لندروور دیفنדר الهام گرفته است و با جلو پنجره کاملاً عمودی، کاپوت مکعبی و نوشته **Little.D** روی دماغه، چهره‌ای شبیه به «دیفندر مینیاتوری» به **XBee** می‌دهد. این بسته همچنین شامل سپر جدید با روکش پلاستیکی، تریم تیره برای چراغ‌های عقب و در صندوق و

کیت هزار دلاری تبدیل «سوزوکی» به «دیفندر»



ناترازی انرژی، چرخ صنعت خودرو را کند می‌کند

صنعت‌خودرو در همه کشورهای جهان یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد به‌شمار می‌رود؛ صنعتی که علاوه‌بر اشتغال‌زایی گسترده، با دهها صنعت دیگر از جمله فولاد، آلومینیوم، پتروشیمی، لاستیک، شیشه، الکترونیک، حمل‌ونقل و خدمات فنی در ارتباط مستقیم است. از همین رو، هر اختلالی در روند فعالیت این صنعت، تنها به خودروسازان محدود نمی‌شود، بلکه زنجیرهای اقتصادی رادر سراسر کشور به‌دنبال دارد. در ایران نیز صنعت‌خودرو با وجود همه محدودیت‌ها و چالش‌ها، همچنان یکی از بزرگ‌ترین بخش‌های تولیدی کشور محسوب می‌شود؛ اما این صنعت امروز بیش از هر زمان دیگری با تهدیدی روبه‌رو است که شاید در نگاه نخست چندان به چشم نیاید؛ ناترازی انرژی. در سال‌های اخیر، قطعی برق در فصل گرم و محدودیت تأمین گاز در فصل سرد به پدیده‌ای تکرار شونده تبدیل شده است. اگرچه مدیریت مصرف انرژی ضرورتی انکارناپذیر است، اما زمانی که این محدودیت‌ها بدون برنامه‌ریزی دقیق بر صنایع مادر اعمال می‌شود، هزینه‌های سنگینی به تولید ملی تحمیل خواهد شد. صنعت‌خودرو نیز از این قاعده مستثنا نیست. خطوط تولید خودرو و قطعه‌سازی، تجهیزاتی حساس و زمان‌بر دارند که توقف ناگهانی آن‌ها نه‌تنها باعث کاهش تولید می‌شود، بلکه هزینه‌های نگهداری، تعمیرات و راه‌اندازی مجدد را نیز افزایش می‌دهد. واقعیت این است که تولید خودرو یک فرآیند پیوسته است. در چنین فرآیندی، توقف چندساعته برق تنها به معنای از دست رفتن همان چند ساعت تولید نیست، بلکه برنامه تأمین قطعات، زمان‌بندی مونتاژ، حمل‌ونقل، تحویل به نمایندگی‌ها و حتی تعهدات مالی شرکت‌ها را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. در کنار خودروسازان، هزاران واحد قطعه‌سازی نیز با این مشکل دست‌وپنجه نرم می‌کنند؛ واحدهایی که بسیاری از آن‌ها با حاشیه‌سود اندک فعالیت دارند و هر ساعت توقف تولید می‌تواند زیان قابل توجهی به آن‌ها وارد کند. از سوی دیگر، ناترازی انرژی تنها به کاهش تیراژ تولید محدود نمی‌شود. هنگامی که کارخانه‌ها ناچار به استفاده از ژنراتورهای اضطراری یا تغییر شیفت‌های کاری برای جبران خاموشی‌ها می‌شوند، هزینه تولید افزایش پیدا می‌کند. افزایش هزینه انرژی، استهلاک تجهیزات، پرداخت اضافه‌کاری و کاهش بهره‌وری، در نهایت قیمت تمام‌شده محصول را بالا می‌برد. طبیعی است که در چنین شرایطی، هم تولیدکننده تحت‌ فشار قرار می‌گیرد و هم مصرف‌کننده با بازاری



نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

یک فعال حوزه صنعت‌خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بازار خودرو از نبود مشتری رنج می‌برد، نه کمبود خودرو



نهاد علی بیگزاده

n.beygzadeh@autoworld.ir

سیاست‌های ارزی، تجاری و صنعتی ایجاد نشود، واردات نیز اثر محدودی بر کاهش قیمت‌ها و رونق بازار خواهد داشت. «نظری در ادامه با بیان این که صنعت‌خودرو بیش از هر چیز به ثبات در تصمیم‌گیری نیاز دارد، اظهار کرد: «فعالان اقتصادی به دنبال امتیاز ویژه نیستند؛ آن‌ها خواهان سیاست‌های شفاف، پایدار و قابل پیش‌بینی هستند. اگر این ثبات ایجاد شود، سرمایه‌گذاری افزایش می‌یابد، تولید رونق می‌گیرد و در نهایت مصرف‌کننده نیز از مزایای یک بازار رقابتی و متعادل بهره‌مند خواهد شد.»

بازار خودرو در ماه‌های اخیر وارد رکودی کم‌سابقه شده است. از نگاه شما این رکود ناشی از کاهش عرضه است یا افت قدرت خرید مصرف‌کنندگان؟ فعالان بازار امروز چه تصویری از آینده دارند؟

امروز مشکل اصلی کمبود خودرو نیست؛ بلکه کمبود مشتری است. در سال‌های گذشته هر خودرویی که وارد بازار می‌شد، به سرعت خریدار پیدا می‌کرد؛ زیرا مردم تصور می‌کردند خودرو یک سرمایه مطمئن است. اما امروز شرایط تغییر کرده است. بخش بزرگی از تقاضای سرمایه‌ای از بازار خارج شده و در مقابل، مصرف‌کننده واقعی نیز به دلیل کاهش قدرت خرید توان ورود به بازار را ندارد. به‌همین دلیل حجم معاملات کاهش یافته و بازار وارد رکودی شده که شاید از نظر ظاهری آرام باشد، اما برای فعالان این حوزه نگران‌کننده است. اگر این روند ادامه پیدا کند، نه تنها نمایشگاه‌داران و واردکنندگان، بلکه خودروسازان و قطعه‌سازان نیز با کاهش فروش و افت نقدینگی روبه‌رو خواهند شد.

«بازار خودرو این روزها بیش از هر زمان دیگری درگیر رکود معاملاتی است؛ رکودی که بسیاری از کارشناسان، ریشه آن را نه در کاهش عرضه، بلکه در افت قدرت خرید خانوارها، بی‌ثباتی سیاست‌های اقتصادی و کاهش تقاضای موثر می‌دانند. هرچند واردات خودرو با هدف افزایش رقابت و تنظیم بازار از سر گرفته شده، اما هنوز نتوانسته تأثیر محسوس‌ی بر قیمت‌ها و رونق معاملات بگذارد. در چنین شرایطی، بررسی وضعیت بازار از نگاه فعالان این حوزه می‌تواند تصویری روشن‌تر از چالش‌ها و الزامات پیش روی صنعت‌خودرو ارائه دهد. احمد نظری، فعال حوزه صنعت‌خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با تأکید بر این که رکود فعلی بازار بیش از آن که ناشی از کمبود عرضه باشد، نتیجه افت قدرت خرید مردم است، گفت: «امروز مشکل اصلی بازار خودرو، نبود مشتری است. بسیاری از خانواده‌ها همچنان به خودرو نیاز دارند، اما فاصله میلان در آمد و قیمت خودرو به اندازه‌ای افزایش یافته که مصرف‌کننده واقعی توان ورود به بازار را ندارد.»

وی با اشاره به سیاست واردات خودرو افزود: «واردات می‌تواند به افزایش رقابت و ارتقای کیفیت کمک کند؛ اما نباید انتظار داشت به‌تنهایی مشکلات بازار را برطرف کند. تا زمانی که ثبات در



فونیکس

F7 PRO MAX AWD
ALL THE WAY WITH YOU



جهت اطلاعات
بیشتر
را
اسکن کنید



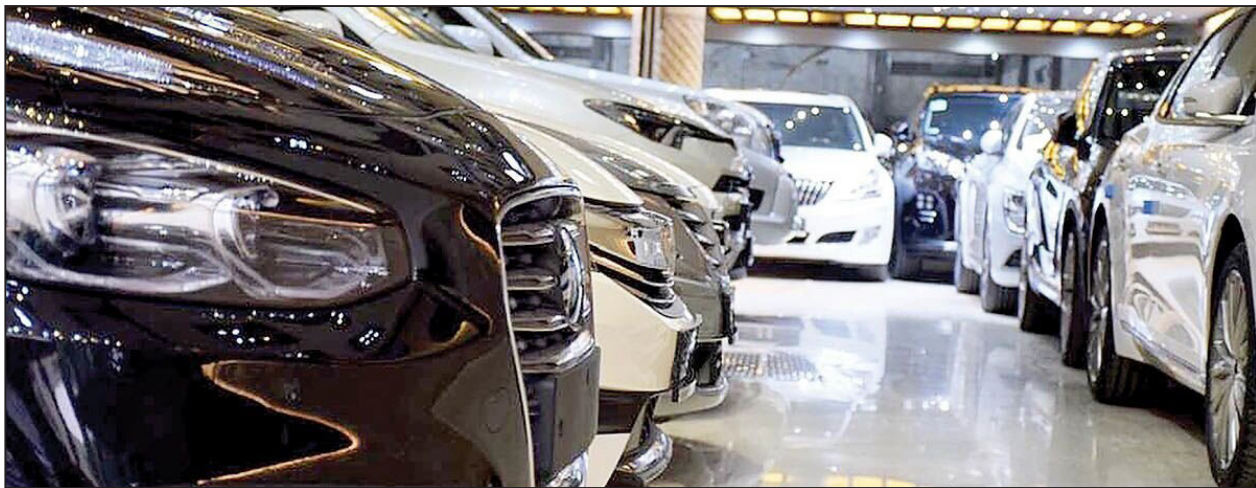
مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۴۵۱
WWW.FOWNIX.COM
fownix.official

جلوپنجره مشکی آن نصب شده‌اند. همچنین یک آینه کمکی در بخش جلویی و رینگ‌های چندپره با تایرهای دیواره‌بلند دیده می‌شود؛ ویژگی‌هایی که معمولاً در خودروهای امنیتی و زرهی استفاده می‌شوند. رسانه‌های ژاپنی با استناد به اسناد دولتی گزارش داده‌اند که خودرو قبلی به سقف کارکرد تعیین شده رسیده و باید جایگزین می‌شد؛ هرچند دولت به دلیل ملاحظات امنیتی هزینه و مشخصات دقیق این نمونه را اعلام نکرده است. سنجوری شاسی‌بلند روی پلت‌فرم TNGA-K ساخته شده و از پیش‌ران ۲.۵ لیتری V6 پلاگین-هیبرید با توان ترکیبی ۴۰۰ اسب‌بخار بهره می‌برد. این نیرو از طریق گیربکس e-CVT و سامانه چهارچرخ محرک E-Four منتقل می‌شود و باتری ۲۱.۳ کیلووات-ساعتی آن امکان پیمایش ۴۳ مایل در حالت تمام‌برقی را فراهم می‌کند.

نخست‌وزیر ژاپن، سائانه تاکاچی این روزها با خودرویی متفاوت در خیابان‌های توکیو دیده می‌شود؛ تغییری که توجه رسانه‌های داخلی را به خود جلب کرده است. او پس از پنج سال استفاده از لیموزین توپوتا سنجوری سدان، حالا به نسخه شاسی‌بلند سنجوری روی آورده است؛ مدلی که به‌عنوان لوکس‌ترین و تشریفاتی‌ترین محصول توپوتا شناخته می‌شود و به‌طور سنتی جایگاه ویژه‌ای در ناوگان دولتی ژاپن دارد. این خودرو چند روز پیش در مسیر اقامتگاه رسمی نخست‌وزیر تا ساختمان مجلس و سپس فرودگاه هاندا مشاهده شد؛ در حالی که طبق معمول، کاروانی از لکسوس LS نسل قبل وظیفه اسکورت آن را بر عهده داشت. نسخه دولتی سنجوری SUV با رنگ کاملاً مشکی و بدون ترکیب دورنگ کلاسیک عرضه شده و چراغ‌های شناسایی آبی و فلاشرهای مخصوص پشت



تغییر جالب توجه خودرو تشریفاتی نخست‌وزیر ژاپن



با وجود افزایش واردات خودرو، هنوز تغییر محسوسی در قیمت خودروهای داخلی و حتی مدل‌های وارداتی مشاهده نمی‌شود. آیا سیاست واردات به هدف اصلی خود یعنی تنظیم بازار رسیده است یا نیازمند بازنگری است؟

واردات خودرو به خودی خود سیاست اشتباهی نیست و حتی می‌تواند به افزایش رقابت و ارتقای کیفیت کمک کند؛ اما نباید از آن انتظار معجزه داشت. حجم واردات در مقایسه با تقاضای واقعی بازار چندان زیاد نیست و از طرف دیگر، نرخ ارز، تعرفه‌ها، هزینه حمل‌ونقل و مالیات‌ها باعث شده قیمت نهایی خودروهای وارداتی همچنان بالا باشد. بنابراین طبیعی است که واردات نتواند کاهش محسوسی در قیمت‌ها ایجاد کند. اگر هدف تنظیم بازار است، باید هم‌زمان اصلاحات دیگری نیز انجام شود؛ از جمله ثبات در سیاست‌های ارزی، اصلاح نظام قیمت‌گذاری، تسهیل تولید و ایجاد فضای رقابتی. واردات باید مکمل این سیاست‌ها باشد، نه این‌که تمام بار تنظیم بازار بر دوش آن قرار گیرد.

برخی معتقدند در شرایط محدودیت منابع ارزی، واردات خودرو باید با حساسیت بیشتری مدیریت شود و اولویت با تامین نیازهای تولید باشد. از نگاه شما چگونه می‌توان میان حفظ منابع ارزی، حمایت از تولید داخل و پاسخگویی به نیاز بازار تعادل برقرار کرد؟

به نظر من نباید این موضوع را صرفاً و صدی دید. نه می‌توان واردات را به طور کامل متوقف کرد و نه می‌توان بدون در نظر گرفتن شرایط اقتصادی کشور، هر میزان واردات را مجاز دانست. اگر واردات هدفمند باشد و خودروهایی وارد شوند که در داخل تولید نمی‌شوند یا بتوانند فناوری و استانداردهای جدید

را وارد بازار کنند، این اقدام به نفع صنعت خودرو نیز خواهد بود. اما اگر واردات صرفاً برای کسب سود کوتاه‌مدت انجام شود، قطعاً در شرایط محدودیت منابع ارزی قابل دفاع نیست. سیاست‌گذار باید میان منافع مصرف‌کننده، تولیدکننده و اقتصاد کلان توازن ایجاد کند و از تصمیمات مقطعی فاصله بگیرد.

کاهش تقاضا چه تاثیری بر فعالیت نمایشگاه‌ها، واردکنندگان، خودروسازان و قطعه‌سازان گذاشته است؟ آیا این رکود می‌تواند به کاهش سرمایه‌گذاری و اشتغال در صنعت خودرو منجر شود؟

بدون تردید همین‌طور است. صنعت خودرو یک زنجیره بزرگ است که از قطعه‌ساز تا شرکت حمل‌ونقل، نمایشگاه‌دار، تعمیرکار و خدمات پس از

فروش را در بر می‌گیرد. وقتی معاملات کاهش پیدا می‌کند، این رکود به همه حلقه‌های زنجیره منتقل می‌شود. امروز بسیاری از فعالان بازار از کاهش شدید گردش مالی گلایه دارند. وقتی نقدینگی کاهش پیدا کند، سرمایه‌گذاری نیز متوقف می‌شود و در نهایت اشتغال آسیب خواهد دید. به‌همین دلیل، رکود بازار خودرو را نباید صرفاً یک مساله صنعتی دانست؛ این موضوع می‌تواند آثار گسترده‌ای بر اقتصاد کشور داشته باشد.

در حال حاضر مهم‌ترین مطالبه فعالان صنعت خودرو از دولت چیست؟ ثبات سیاست‌های ارزی، اصلاح تعرفه‌ها، آزادسازی قیمت‌ها یا موضوع دیگری؟

مهم‌ترین مطالبه فعالان این صنعت، ثبات در

تصمیم‌گیری است. سرمایه‌گذار زمانی وارد یک صنعت می‌شود که بتواند آینده را پیش‌بینی کند. وقتی قوانین واردات، تعرفه‌ها، سیاست‌های ارزی و شیوه قیمت‌گذاری مرتب تغییر می‌کند، هیچ فعال اقتصادی نمی‌تواند برنامه‌ریزی بلندمدت داشته باشد. ممکن است درباره آزادسازی قیمت‌ها یا تعرفه‌ها اختلاف‌نظر وجود داشته باشد؛ اما همه فعالان صنعت بر یک موضوع اتفاق نظر دارند و آن هم ثبات قوانین است. اقتصاد با تصمیمات خلق‌الساعه رشد نمی‌کند.

با توجه به شرایط اقتصادی کشور، آیا امکان عرضه خودروهای اقتصادی با قیمت قابل دسترس برای طبقه متوسط وجود دارد یا هزینه‌های تولید و واردات اجازه تحقق

چنین هدفی را نمی‌دهد؟

تحقق این هدف امکان‌پذیر است؛ اما نیازمند مجموعه‌ای از اصلاحات است. اگر نرخ ارز با ثبات باشد، هزینه‌های سربار تولید کاهش پیدا کند، بهره‌بانیکی منطقی شود، تعرفه‌ها متناسب با شرایط بازار اصلاح شوند و تولیدکننده نیز از فناوری روز استفاده کند، می‌توان خودروهایی با قیمت مناسب‌تر عرضه کرد. اما با شرایط فعلی نباید انتظار داشت که خودرو اقتصادی با قیمت پایین به بازار برسد. واقعیت این است که هزینه تولید و واردات در سال‌های اخیر به شدت افزایش یافته و این موضوع مستقیماً روی قیمت نهایی خودرو اثر گذاشته است.

اگر قرار باشد تنها یک تصمیم در حوزه خودرو طی ماه‌های آینده اتخاذ شود که بیشترین تاثیر را بر بازار بگذارد، آن تصمیم از نظر شما چیست و چرا؟

قبل از هر چیز باید یک سند جامع و بلندمدت برای صنعت خودرو تدوین شود؛ سندی که دولت، خودروساز، قطعه‌ساز، واردکننده و مصرف‌کننده بدانند طی ۵ تا ۱۰ سال آینده چه مسیری پیش روی صنعت قرار دارد. صنعت خودرو از تصمیمات روزمره آسیب دیده است. امروز بیش از هر زمان دیگری به ثبات، شفافیت و اعتماد نیاز داریم. اگر فعال اقتصادی احساس کند قوانین هر روز تغییر نمی‌کند، سرمایه‌گذاری افزایش می‌یابد، تولید رونق می‌گیرد، رقابت شکل می‌گیرد و در نهایت مصرف‌کننده نیز از کیفیت بهتر و قیمت منطقی‌تر بهره‌مند خواهد شد. به اعتقاد من، مهم‌ترین نیاز امروز صنعت خودرو، ثبات در سیاست‌گذاری است؛ زیرا بدون آن، هیچ اصلاح دیگری به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

آن از ۳ هزار نفر به حدود ۷ هزار و ۵۰۰ نفر افزایش یافته و قرار است علاوه بر بیبی جی کلاس، تولید مدل‌هایی مانند C-Class برقی، GLB و A-Class بنزینی را نیز بر عهده بگیرد. دلیل این جابه‌جایی کاملاً اقتصادی است. هزینه نیروی کار در مجارستان به‌مراتب پایین‌تر از آلمان است و برای خودرویی کوچک‌تر با حاشیه سود کمتر، کاهش هزینه تولید اهمیت بیشتری دارد. برنامه اولیه مرسدس ساخت یک نسخه تمام‌برقی از این مدل بود؛ اما با کاهش تقاضای EV در آمریکا پس از حذف مشوق‌های مالیاتی، شرکت مسیر خود را تغییر داد و اکنون نسخه هیبریدی نیز در کنار مدل برقی خواهد شد.

مرسدس بنز در آستانه معرفی کوچک‌ترین عضو خانواده G-Class، در حوزه تولید تصمیمی مهم را اتخاذ کرده است: تصمیمی که باعث شده این مدل جدید بر خلاف سنت همیشگی، در آلمان ساخته نشود. طبق گزارش منتشر شده، نسخه کوچک G-Class که سال آینده وارد خط تولید می‌شود، در کارخانه توسعه‌یافته مرسدس در کچمکت مجارستان مونتاژ خواهد شد؛ سبابتی که قرار است به بزرگ‌ترین مرکز تولید مرسدس در اروپا تبدیل شود. این کارخانه طی یک برنامه توسعه گسترده، ظرفیت تولید سالانه خود را تقریباً دو برابر کرده و اکنون توان ساخت ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو را دارد. همچنین تعداد کارکنان

بچه جی کلاس «مرسدس بنز» در آلمان تولید نمی‌شود



ویژه‌ها

خریداران خودروهای تملیکی ملزم به رعایت الزامات اسقاط شدند



ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده با انتشار اطلاعیه‌ای خطاب به متقاضیان خرید خودروهای عرضه‌شده توسط سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی اعلام کرد که مطابق ماده (۸) آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو، واردکنندگان خودروهای غیربرقی و غیرهیبریدی مکلف هستند به ازای واردات هر دستگاه خودرو، متناسب با رتبه انرژی، ارزش خودرو و نوع وسیله نقلیه، تعداد گواهی اسقاط تعیین‌شده در جدول موضوع ماده (۸) را تامین کنند. بر این اساس و طبق تبصره (۱) ماده (۸)، اگر خودرو وارداتی کار کرده بوده و حداکثر دو سال از تاریخ ساخت آن گذشته باشد، تعداد گواهی اسقاط مورد نیاز برای خودروهای سواری و موتورسیکلت ۵۰ درصد و برای خودروهای سنگین، کامیون و کشنده ۲۵ درصد بیش از مقدار مندرج در جدول این ماده خواهد بود.

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس از ناکارآمدی نظام قیمت‌گذاری خودرو حکایت دارد؛

آیا پایان مأموریت قیمت‌گذاری شورای رقابت در بازار خودرو فرا رسیده است؟



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گزارش جدید مرکز پژوهش‌های مجلس، عملکرد بیش از یک دهه‌ای شورای رقابت در حوزه قیمت‌گذاری خودرو را مورد بررسی قرار داده و به این جمع‌بندی رسیده است که سازوکار فعلی نه تنها نتوانسته به تنظیم بازار خودرو کمک کند، بلکه خود به یکی از عوامل تشدید مشکلات این صنعت تبدیل شده است. در این گزارش تأکید شده که شورای رقابت به جای تمرکز بر تعیین قیمت خودرو، باید نقش تنظیم‌گر بازار را بر عهده بگیرد و وظایف خود را بر حوزه‌هایی مانند عرضه، کیفیت، ایمنی و رقابت متمرکز کند. بررسی‌های این گزارش نشان می‌دهد ریشه بخش مهمی از مشکلات صنعت خودرو تنها به تحریم‌ها یا شرایط اقتصادی سال‌های اخیر محدود نمی‌شود؛ بلکه ساختار مدیریتی، مالکیتی و شیوه حکمرانی این صنعت نیز در شکل‌گیری بحران نقش داشته است. با این حال، نویسندگان گزارش معتقدند نحوه قیمت‌گذاری و فروش خودرو طی سال‌های گذشته نیز به دلیل تصمیم‌های متناقض و ملاحظات غیر تخصصی، روند اصلاح بازار را با اختلال مواجه کرده است. در این گزارش آمده است که طی سال‌های گذشته، خطاهای موجود در شیوه تعیین قیمت خودرو موجب کاهش تولید، افزایش فاصله قیمت کارخانه و بازار و شکل‌گیری رانت گسترده شده است. برآوردهای مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد اختلاف قیمت کارخانه و بازار، سالانه ده‌ها هزار میلیارد تومان رانت ایجاد کرده و در کنار آن، زیان خودروسازان نیز افزایش یافته است؛ موضوعی که نشان



می‌دهد سیاست قیمت‌گذاری نتوانسته به اهداف مورد انتظار خود دست یابد. مرکز پژوهش‌های مجلس با مرور تاریخچه قیمت‌گذاری خودرو از سال ۱۳۹۱ تاکنون، به تعدد تغییرات در مرجع تصمیم‌گیر اشاره کرده و معتقد است جابه‌جایی مکرر مسئولیت میان شورای رقابت، ستاد تنظیم بازار و سایر نهادها، فضای تصمیم‌گیری را بی‌ثبات کرده است. در این مدت، دستورالعمل‌های مختلفی اجرا شده؛ اما هیچ‌یک نتوانسته‌اند به شکل پایدار فاصله میان قیمت کارخانه و بازار را کاهش دهند یا تعادل را به بازار خودرو بازگردانند. در بخش دیگری از گزارش، فرمول قیمت‌گذاری شورای رقابت مورد نقد قرار گرفته است. به اعتقاد پژوهشگران، این فرمول بر مبنای اطلاعات گذشته تنظیم شده و در شرایط تورمی، قادر به انعکاس هزینه‌های واقعی تولید نیست. به همین دلیل قیمت‌های تعیین‌شده با هزینه‌های جاری تولید فاصله پیدا می‌کنند و هر چه زمان می‌گذرد، این اختلاف بیشتر می‌شود. همچنین تأخیر چندماهه

در به‌روزرسانی قیمت‌ها، موجب می‌شود قیمت‌های مصوب همواره از واقعیت‌های بازار عقب بمانند. گزارش همچنین به‌سرخی ایرادهای دیگر این شیوه قیمت‌گذاری اشاره می‌کند؛ از جمله آن که هزینه‌های مالی واقعی تولید به‌طور کامل در محاسبات لحاظ نمی‌شود، سود در نظر گرفته‌شده برای خودروسازان با شرایط اقتصادی کشور تناسب ندارد و شاخص‌های کیفیت نیز معیارهای مهمی مانند ایمنی، مصرف سوخت و آلایندگی را پوشش نمی‌دهند. از نگاه مرکز پژوهش‌ها، این نواقص باعث شده انگیزه لازم برای سرمایه‌گذاری در ارتقای کیفیت و توسعه محصول نیز تضعیف شود. یکی دیگر از نتایج این سیاست، گسترش فاصله میان قیمت کارخانه و بازار و افزایش تقاضای سرمایه‌ای برای خودرو بوده است. گزارش نشان می‌دهد هر چه اختلاف قیمت کارخانه و بازار بیشتر شده، حجم تقاضا برای خرید از کارخانه نیز افزایش یافته و در برخی طرح‌های فروش، شانس خرید خودرو به کمتر از یک درصد رسیده است. به اعتقاد پژوهشگران، این شرایط بیانگر آن است که خودرو از یک کالای مصرفی به یک دارایی سرمایه‌ای تبدیل شده و نظام قیمت‌گذاری موجود نتوانسته این روند را متوقف کند. مرکز پژوهش‌های مجلس در نهایت پیشنهاد می‌کند در کوتاه‌مدت، شیوه قیمت‌گذاری اصلاح و قیمت تمام‌شده خودرو حداقل سالی یک‌بار بر اساس آنالیز واقعی هزینه‌ها، هزینه‌های تحقیق و توسعه و هزینه‌های مالی مرتبط با تولید محاسبه شود و در طول سال نیز متناسب با تورم تولیدکننده خودرو به‌روزرسانی شود. اما راهکار اصلی در بلندمدت، تغییر نقش شورای رقابت از «قیمت‌گذار» به «تنظیم‌گر بازار» عنوان شده است؛ به گونه‌ای که این شورا به جای ورود به تعیین قیمت، بر میزان عرضه، ارتقای کیفیت، ایمنی، مصرف محصولات جدید و ایجاد فضای رقابتی در بازار نظارت کند. به اعتقاد نویسندگان گزارش، چنین تغییری می‌تواند کارآمدتر از ادامه روند فعلی باشد و زمینه اصلاح ساختار بازار خودرو را فراهم کند.

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت «رینگ‌سازی مشهد» در سه ماهه نخست سال جاری

درآمد خردادماه

۵۳۵
میلیارد تومان

رینگ‌سازی مشهد
خریف

میزان رشد

۷
درصد

میزان درآمد سه ماهه

۱,۲۱۹
میلیارد تومان

شرکت رینگ‌سازی مشهد در سه ماهه نخست سال جاری ۱,۲۱۹ میلیارد تومان درآمد شناسایی کرد.

برای چه؟

مکانیزم قیمت‌گذاری باید بر مبنای بازار آزاد انجام شود

«مدیرعامل اسبق سایپا خاطر نشان کرد: «همچنین دولت باید اجازه دهد با اجرای مکانیزم بازار آزاد و حذف شکاف قیمتی، تقاضای واقعی کشور نمایان و براساس آن برنامه‌ریزی دقیق برای تولید صورت گیرد و سود حاصل از افزایش تولید را با صرف توسعه زیرساخت‌های تولیدی کند و یا از طریق مالیات‌های هدفمند بازپس گیرد.»

باز آرای حکمرانی بنزین بر پایه عدالت، مشارکت مردم و امنیت انرژی



«فرهاد شهرکی، نایب‌رئیس اول کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی در یادداشتی با عنوان «لایحه خودرو تا حق انرژی هر ایرانی؛ باز آرای حکمرانی بنزین بر پایه عدالت، مشارکت مردم و امنیت انرژی» ریشه اصلی مسأله ناترازی انرژی را در شیوه حکمرانی مصرف می‌داند و تأکید دارد که ناترازی بیش از آن که محصول کمبود منابع باشد، نتیجه ضعف در نظام حکمرانی، مدیریت تقاضا و سازوکارهای تخصیص است. وی در این یادداشت به تحلیل طرح تخصصی سهمیه انرژی همانند «کالابرگ الکترونیکی» به جای خودرو، به هر ایرانی می‌پردازد و موفقیت اجرای این طرح را مستلزم چند پیش شرط می‌داند.

متن این یادداشت بدین شرح است: «تاترازی بنزین امروز دیگر صرفاً منحصر به تولید یا پالایش نیست؛ بلکه به یکی از مهم‌ترین مسائل حکمرانی انرژی، عدالت اجتماعی و پایداری مالی کشور تبدیل شده است. تجربه سال‌های اخیر نشان داده است که هرگاه مسأله بنزین صرفاً از زاویه افزایش تولید با افزایش قیمت دیده شده، نه تاترازی به‌طور پایدار برطرف شده و نه عدالت در توزیع یارانه انرژی محقق شده است. ریشه اصلی مسأله در شیوه حکمرانی مصرف نهفته است؛ همان واقعیتی که در مباحث حکمرانی انرژی نیز بر آن تأکید شده است که ناترازی بیش از آن که محصول کمبود منابع باشد، نتیجه ضعف در نظام حکمرانی، مدیریت تقاضا و سازوکارهای تخصیص است.

امروز یارانه بنزین بر مبنای «هالکیت خودرو» توزیع می‌شود، نه بر مبنای «حق شهروندی». در نتیجه، هرچه خانواری خودروهای بیشتری داشته باشد، سهم بیشتری از یارانه پنهان انرژی دریافت می‌کند؛ در حالی که میلیون‌ها نفر از شهروندان، به‌ویژه دهک‌های پایین، سالمندان، روستاییان و افرادی که فاقد خودرو هستند، عملاً از این یارانه ملی سهم‌اندکی می‌برند یا اساساً بهره‌ای ندارند. این وضعیت با اصول عدالت توزیعی، عدالت اجتماعی و حتی فلسفه پرداخت یارانه‌های عمومی سازگار نیست.

اصل چهل و سوم قانون اساسی، تامین نیازهای اساسی و برقراری عدالت اقتصادی را از وظایف نظام اقتصادی جمهوری اسلامی می‌داند و بندهای مختلف اصل سوم نیز دولت را موظف به رفع تبعیض‌های ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه مردم کرده است. همچنین سیاست‌های کلی اصلاح الگوی مصرف و سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی بر افزایش بهره‌وری، مدیریت هوشمند منابع و جلوگیری از اتلاف سرمایه‌های ملی تأکید دارند. بنابراین اصلاح نظام توزیع یارانه بنزین صرفاً یک انتخاب اقتصادی نیست، بلکه یک ضرورت حقوقی، حکمرانی و ملی است.»



گفت اگر MG07 از چیزی الهام گرفته باشد، آن چیز خود MG است؛ از جمله مدل هایی مانند MGB GT 1965 که به زعم او ریشه های طراحی فست بک MG را شکل داده اند. با این حال، حتی نویسندگان Carscoops نیز اذعان می کنند که شباهت هایی میان MG07 و تایکان با SU7 وجود دارد؛ از فرم چراغ ها گرفته تا برخی طرح های رینگ و سیلونت جانبی خودرو که ناخود آگاه SU7 را یادآوری می کند. البته این شباهت ها الزاما به معنای کپی کاری نیستند. در عصر خودروهای برقی، آیرو دینامیک بیش از هر زمان دیگری تعیین کننده است و همه خودروسازان برای کاهش ضریب درگ، به سمت دماغه های کوتاه، دستگیره های مخفی، سقف های کشیده و انتهای فست بک سوق پیدا می کنند.

معرفی یک سدان الکتریکی جدید در بازار شلوغ امروز کار ساده ای نیست؛ اما برای MG، چالش اصلی نه مشخصات فنی MG07، بلکه اتهام کپی کاری بود. این شرکت قصد داشت در یک لایو رسمی، طراحی سدان جدید خود را توضیح دهد؛ اما پخش زنده تنها چند دقیقه دوام آورد. کاربران به طور مداوم MG07 را با پورشه تایکان و شیائومی SU7 مقایسه کردند و همین موج انتقاد باعث شد چن کوی، مدیر عملیات برند MG، لایو را با حالتی احساسی قطع کند. کوی در این لایو تأکید داشت که در طراحی و تولید MG07 حتی کوچک ترین جزئیاتی کپی نشده و طراحی آن ادامه مسیر مدل های کلاسیک MG است؛ اما کاربران قانع نشدند و مقایسه ها ادامه یافت. MG در نشست رسانه ای بعدی تلاش کرد روایت را تغییر دهد. کوی



حمله کاربران به پخش زنده مدیر عامل «MG»!

مشکلات تولید آمار فروش «RAV4» را تحت تأثیر قرار داد



فروش تویوتا RAV4 در نیمه نخست سال ۲۰۲۶ با افتی غیرمنتظره روبه رو شده است؛ افتی که در نگاه اول عجیب به نظر می رسد، زیرا این کراس اوور همچنان پر فروش ترین محصول تویوتا در بازار آمریکا است. طبق داده های منتشر شده، فروش RAV4 طی ۶ ماه نخست سال از ۲۳۹ هزار و ۴۵۱ دستگاه در سال گذشته به ۱۵۳ هزار و ۹۵۵ دستگاه رسیده و کاهش ۳۵.۷ درصدی را ثبت کرده است. حتی در ماه ژوئن نیز روند نزولی ادامه داشته و فروش از ۳۶ هزار و ۸۱۰ دستگاه به ۳۲ هزار و ۳۵۰ دستگاه کاهش یافته است. اما نکته مهم این جاست که این افت هیچ ارتباطی با کاهش تقاضا ندارد. تویوتا تأیید کرده

که مشتریان همچنان خواهان RAV4 هستند و مشکل اصلی، کمبود عرضه است. مجموعه ای از عوامل تولیدی، از جمله باز آرای خطوط مونتاژ و کاهش تولید جهانی، باعث شده موجودی نمایندگی ها به شدت کاهش یابد. تویوتا اعلام کرده به دلیل پیامدهای ناشی از تنش های منطقه ای در ایران و اختلالات تنگه هرمز، تولید جهانی خود را تا فوریه ۲۰۲۷ حدود ۱۰۰ هزار دستگاه کاهش می دهد؛ تصمیمی که تاکنون حدود ۵۵ هزار دستگاه از فروش باقوه RAV4 را از بین برده است.

نشان «فولکس واگن»؛ محبوب ترین هدف سارقان انگلیسی!



سرقت نشان جلو فولکس واگن در بریتانیا به یک معضل قدیمی اما همچنان فعال تبدیل شده است؛ معضلی که بر خلاف تصور عمومی، نه به خاطر خود «نشان»، بلکه به دلیل رادار گران قیمتی است که پشت آن قرار دارد. این رادار بخشی از سیستم های کمک راننده مانند کروز کنترل تطبیقی، محدود کننده سرعت و دستیار خط است و نبود آن، مجموعه ای از هشدارها را روی داشبورد فعال می کند. با این حال، نکته عجیب این جاست که این رادارها پس از جدا شدن از خودرو کاملاً بی استفاده می شوند؛ زیرا فقط زمانی کار می کنند که توسط فولکس واگن برای یک خودرو مشخص کدگذاری و کالیبره شده

باشند. با وجود این واقعیت، دزدها همچنان به سراغ این قطعه می روند. سابقه این سرقت ها به سال ۲۰۱۶ بازمی گردد؛ زمانی که مالکان گلف Mk7 گزارش دادند دزدها با جدا کردن نشان، رادار زیر آن را می ربایند. این روند در سال های اخیر شدت گرفته و تنها در یک منطقه لندن، بیش از ۵۰۰ خودرو طی دو سال هدف قرار گرفته اند. در تازه ترین نمونه، نشان و رادار یک پسات 2.0 TDI در محله بریکستون در روز روشن به سرعت رفته است؛ مالکی که می گوید «نشان یک روز بود و روز بعد نبود» و چند نفر از همسایگان وی نیز تجربه مشابه داشته اند.

فشار اقتصادی در آمریکا خرید خودرو را ترسناک کرده است!

تولید خودروهای مقرون به صرفه در دستور کار قرار گرفت

مجموعه ای از فناوری های پیشرفته که ناخواسته قیمت پایه را بالای می برد، این شکاف میان «ارزش واقعی» و «نیاز واقعی» همان نقطه ای است که بحث توان خرید خودرو را پیچیده تر می کند و در بخش های بعدی گزارش، نقش تعیین کننده ای پیدا خواهد کرد.

در نهایت مشتری بازنده اصلی است تا سال ۲۰۱۶، بازار پر بود از خودروهایی که واقعا «ارزان» محسوب می شدند؛ مدل هایی مانند هوندا فیت، شورولت اسپارک، فورد فیستا و نیسان ورسا که برای بسیاری از خریداران نخستین قدم ورود به بازار خودرو بودند. این گروه از محصولات امروز تقریباً از بین رفته اند. حتی زمانی که نسخه های پایه و کپامکانات یک مدل هنوز روی کاغذ وجود دارد، معمولاً در تعداد بسیار محدود تولید می شود و نمایندگی ها ترجیح می دهند نسخه های گران تر و مجهز تر را در انبار داشته باشند؛ نسخه هایی که حاشیه سود بیشتری دارند و فروششان برای شبکه توزیع جذاب تر است. در چنین شرایطی، جدا کردن «انتخاب مصرف کننده» از «استراتژی صنعت» کار ساده ای نیست. ممکن است خریداران امروز به سمت خودروهای گران تر بروند، اما این انتخاب در بازاری انجام می شود که گزینه های ارزان قیمت آن بسیار کمتر از یک دهه پیش است. وقتی مدل های اقتصادی حذف شده یا در تعداد ناچیز تولید می شوند، طبیعی است که میانگین قیمت خرید بالا برود؛ نه لزوماً به دلیل تغییر سلیقه مشتری، بلکه به دلیل محدود شدن انتخاب ها. کوکس اتوموتیو در تحلیل خود اشتباه نمی کند؛ افزایش هزینه های زندگی واقعا فشار سنگینی بر خریداران وارد کرده است. اما اگر صنعت خودرو بخواهد گفت و گو می صادقانه درباره «توان خرید» داشته باشد، باید نقش خود را نیز در این روند ببیند. خودروسازان طی سال های اخیر بازار را به سمت مدل های بزرگتر، قوی تر، مجهز تر و طبیعتاً گران تر هدایت کرده اند. حذف خودروهای اقتصادی، کاهش تولید نسخه های پایه و تمرکز بر تریم های لوکس، همگی بخشی از این تغییر جهت هستند. به همین دلیل، خودرو در داستان بحران توان خرید تنها مقصر نیست؛ امانی توان آن را یک «ماشین گری گناه» هم دانست. واقعیت این است که فشار اقتصادی عمومی و تصمیمات ساختاری صنعت، همزمان در حال شکل دادن به بازاری هستند که در آن یافتن یک خودرو واقعا مقرون به صرفه، سخت تر از همیشه شده است.



امروز، با وجود قیمت بالاتر، ارزش بیشتری نسبت به نسل های گذشته ارائه می کنند. او می گوید امکاناتی که اکنون در اغلب مدل های پایه دیده می شود، از ترمز اضطراری خود کار و کروز کنترل تطبیقی گرفته تا سیستم های حفظ مسیر، اتصال کامل گوشی های هوشمند و نمایشگرهای بزرگ چندرسانه ای، تا همین یک دهه پیش با وجود نداشتن یا فقط در نسخه های گران قیمت قابل سفارش بودند. از این زاویه، خودرویی که امروز وارد بازار می شود، عملاً توانایی ها و ایمنی بیشتری نسبت به نمونه ای دارد که جایگزین آن شده است. کوکس برای روشن تر شدن این موضوع به هوندا اشاره می کند؛ مدلی که طی ۱۰ سال گذشته تقریباً ۱۰ هزار دلار گران تر شده؛ اما همزمان از نظر کیفیت ساخت، امکانات ایمنی، فناوری های کمک و حتی کارایی پیشرفته، جهش قابل توجهی داشته است. به بیان ساده، مصرف کننده امروز پول بیشتری پرداخت می کند، اما در مقابل «خودرو بیشتری» دریافت می کند؛ خودرویی که از نظر ایمنی، راحتی، فناوری و قابلیت های روزمره، فاصله زیادی با نسل های قدیمی دارد. اما درست همین نقطه است که تحلیل کوکس وارد منطقه ای نامطمئن و ناراحت کننده می شود. اگرچه ارزش افزوده خودروهای جدید قابل انکار نیست، اما این استدلال به طور ضمنی فرض می کند همه خریداران به دنبال این سطح از امکانات هستند یا توان پرداخت آن را دارند. بسیاری از مشتریان، بهویژه در طبقه متوسط، به دنبال یک وسیله نقلیه ساده، قابل اعتماد و مقرون به صرفه هستند؛ نه

تصویر کلی ماجرا را پیچیده تر می کند. میانگین قیمت معامله خودروهای نو در آمریکا اکنون حوالی ۵۰ هزار دلار است؛ رقمی که به تنهایی می تواند توجه هر تحلیلگری را به خود جلب کند. با این حال، کوکس می گوید مصرف کنندگان هنگام تصمیم گیری برای خرید خودرو، این عدد را در خلأ نمی بینند. آن ها همزمان با هزینه های مسکن، قبوض خدماتی، بیمه، درمان، خوراک و نرخ های بهره ای مواجه هستند که طی چند سال اخیر جهش قابل توجهی داشته اند. در چنین شرایطی، حتی اگر قیمت خودرو ثابت بماند، فشار مجموع هزینه ها باعث می شود خرید یک وسیله نقلیه جدید دشوار تر از هر زمانی به نظر برسد. به گفته کوکس، این بحران «حساس» توان خرید است، نه الزاماً کاهش واقعی قدرت خرید در بازار خودرو. مردم امروز با سبب هزینه ای روبه رو هستند که هر ماه سنگین تر می شود و همین موضوع باعث می شود خودرو به عنوان یک خرید بزرگ، بیش از گذشته ترسناک به نظر برسد. از دید این تحلیل، مشکل اصلی نه در برچسب قیمت خودرو، بلکه در فشار اقتصادی گسترده ای است که همه چیز را تحت تأثیر قرار داده است. با این حال، این روایت یک بخش مهم را نادیده می گیرد؛ بخشی که در ادامه، تصویر بحران را از زاویه ای کاملاً متفاوت نشان می دهد

مدل های پایه امروز، لاچرری های دیروز بودند ارین کیتینگ، تحلیلگر ارشد کوکس اتوموتیو در بخش دیگری از این گزارش تلاش می کند نشان دهد خودروهای



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

طی سال هایی که بازار خودرو جهان زیر فشار تورم، هزینه های روزمره و تغییرات سریع صنعت قرار گرفته، بحث «خودروهای مقرون به صرفه» بیش از همیشه به موضوعی حساس تبدیل شده است. بسیاری از خریداران تصور می کنند افزایش قیمت خودروها، عامل اصلی دور شدن طبقه متوسط از بازار است؛ اما پشت این برداشت عمومی، واقعیتی پیچیده تر و کمتر دیده شده وجود دارد. واقعیتی که نه در برچسب قیمت خودروهای جدید، بلکه در شیوه های نهفته است که صنعت طی یک دهه گذشته آرام آرام مسیر خود را تغییر داده است. در همین حال، تحلیلگران بازار می گویند نگاه مصرف کنندگان به خودرو دیگر یک تصمیم مستقل نیست؛ بلکه در کنار هزینه های سنگین مسکن، بیمه، خوراک، درمان و حتی نرخ بهره معنا پیدا می کند. این شرایط باعث شده بسیاری از شاخص های سنتی ارزیابی بازار خودرو دیگر کارایی گذشته را نداشته باشند و تصویر واقعی از «بحران توان خرید» در آمریکا، بسیار متفاوت از آن چیزی باشد که معمولاً در بحث های عمومی شنیده می شود. گزارشی که در ادامه می آید، تلاش می کند این تصویر پیچیده را روشن تر کند؛ گزارشی که نه تنها به نقش عوامل اقتصادی می پردازد، بلکه به تصمیمات خودروسازان نیز نگاهی دقیق تر دارد؛ تصمیماتی که شاید بیش از هر چیز دیگری، آینده خودروهای ارزان قیمت را تعیین کرده باشند.

مسیری به زیان مصرف کننده

کوکس اتوموتیو در تازه ترین تحلیل خود ادعا می کند مشتریان در بحث «توان خرید خودرو» به سراغ مقصر اشتباهی رفته اند. در نگاه این شرکت، بحران امروز بیش از آن که نتیجه قیمت خودروهای جدید باشد، محصول فشارهای گسترده ای است که در تمام جنبه های زندگی روزمره دیده می شود. این استدلال با داده های متعدد پشتیبانی شده؛ اما یک نکته مهم در آن نادیده گرفته شده که



نخستین محصول برقی «بنتلی» نامگذاری شد

بازی می گردد که با مفهوم «گشتاور» پیوند دارد. تور کال از نظر ابعاد بعد از بنتلیگا قرار می گیرد و طول آن کمتر از پنج متر خواهد بود. این مدل نخستین محصولی است که زبان طراحی جدید بنتلی را به مرحله تولید می رساند؛ زبانی که سال گذشته در کنسپت EXP 15 معرفی شد و شامل جلوه های عمودی، حجم های یکپارچه و چهره ای مدرن تر است. کابین نیز ترکیبی از لوکس گرایی سنتی بنتلی و نمایشگرهای منحنی غیر معمول خواهد بود و حتی از دسته چندنظره آلودی استفاده می کند. در بخش فنی، تور کال بر پایه پلتفرم پورشه کابین الکتریکی ساخته شده است. این یعنی معماری ۸۰۰ ولتی با قابلیت افزودن ۱۰۰ مایل (۱۶۰ کیلومتر) برد در تنها ۷ دقیقه شارژ و احتمال استفاده از باتری ۱۰۸ کیلووات-ساعتی.

بنتلی پس از سال ها نمایش کنسپت، انتشار تصاویر جاسوسی و تغییر در برنامه های برقی سازی، سرانجام نام نخستین خودرو تمام برقی تولیدی خود را اعلام کرد؛ تور کال (Torcal)، یک شاسی بلند لوکس که قرار است در ۲۳ سپتامبر در لندن رونمایی شود و آغاز فصل تازه ای در تاریخ این برند بریتانیایی باشد. بنتلی تأیید کرده که تور کال چهارمین خط تولید مستقل این شرکت پس از کانترینتال GT، فلاینگ اسپور و بنتلیگا خواهد بود و برخلاف پیش بینی ها، نام Barnato برای آن انتخاب نشده است. این مدل مانند دیگر محصولات بنتلی، نام خود را از یک مکان طبیعی گرفته؛ El Torcal de Antequera در جنوب اسپانیا؛ منطقه ای مشهور به سازه های سنگی آهکی چشمگیر. بنتلی همچنین اشاره می کند که ریشه نام تور کال به واژه لاتین torque

خبر News

تولید نخستین نمونه از هنسی «ونوم اف ۵-ام»

هنسی پس از نزدیک به دو سال انتظار، نخستین نمونه Venom F5 M Roadster متعلق به مشتری را در فستیوال سرعت گوودوود رونمایی کرده است؛ نسخه ای که نه تنها قدرت خارق العاده ۲۰۳۱ اسب بخار دارد، بلکه با مجموعه ای از شخصی سازی های کم نظیر، یکی از خاص ترین خودروهای تولید محدود جهان به شمار می رود. این خودرو که توسط یک کلکسیونر بریتانیایی سفارش داده شده، طی چهار روز برگزاری رویداد، هشت بار در مسیر هیل کلایم حضور خواهد داشت. قلب تپنده این هاپر کار، نسخه ارتقا یافته موتور ۶۶ لیتری V8 توئین توربو Fury است که اکنون ۲۰۳۱ اسب بخار در ۸۰۰۰ دور و ۱۴۴۵ پوند فوت گشتاور در ۵۲۰۰ دور تولید می کند.



جاذبیت اصلی F5 M اما درگیر یکس آن نهفته است؛ جعبه دنده ۶ سرعته دستی با شیارهای گیت دار که قدرت را به چرخ های عقب می فرستد و تمام ۱۲ دستگاه تولیدی این مدل با همین ترکیب عرضه می شوند. هنسی می گوید سیستم کنترل کشش و مدیریت موتور نیز برای ارائه پاسخ خطی تر در تمام دنده ها باز تنظیم شده است. ظاهر این نمونه مشتری، یکی از چشمگیرترین شخصی سازی های تاریخ هنسی است. تقریباً تمام بدنه با فیبر کربن بنفش رنگ پوشیده شده و تنها بخش مرکزی کاپوت، سقف و پوشش موتور با طرح کربن سنتی باقی مانده اند. رینگ های طلایی، نوارهای نقره ای روی بدنه و یک پره پشتی ۵۵ اینچی که از ورودی هوای سقفی تا انتهای خودرو امتداد دارد، چهره ای کاملاً اگر و تیک به F5 M داده اند. این پره علاوه بر بهبود آیرو دینامیک در سرعت های بالای ۲۰۰ مایل، حامل پرچم های آمریکا و بریتانیا است که با رنگ طلایی روی آن نقاشی شده اند. در کابین نیز همین ترکیب رنگی ادامه دارد. تونل گیربکس با فیبر کربن بنفش و مشکی تزئین شده و روی دسته دنده و درچه های هوا، قطعات آندایز طلایی دیده می شود. صندلی ها از فیبر کربن بنفش ساخته شده و با چرم سفید تکمیل شده اند.

چوبی، نورپردازی داخلی، شارژ بی‌سیم، سیستم تصفیه‌هوای کابین، دوربین سه‌بعدی ۳۶۰ درجه و آینه دیجیتال ClearSight. فضایی مدرن و لوکس را برای سرنشینان فراهم می‌کند. رنج‌روور ایووک ۲۰۲۷ با پیش‌ترانه‌های ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر بنزینی مجهز به فناوری هیبرید متوسط و همچنین نسخه پلاگین-هیبریدی P300e عرضه می‌شود. بسته به نسخه، قدرت موتور بین حدود ۲۰۰ تا ۲۶۹ اسب‌بخار متغیر است و تمامی مدل‌ها از گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک و سامانه چهارچرخ‌محرك هوشمند بهره می‌برند. ارزش این خودرو از حدود ۵۰ هزار دلار آغاز می‌شود و در نسخه‌های فول آپشن به بیش از ۶۵ هزار دلار می‌رسد.

«رنج‌روور ایووک ۲۰۲۷ با حفظ زبان طراحی مینیمال و لوکس این برند، همچنان یکی از شاخص‌ترین کراس‌اوورهای پریمیوم کلاس کامپکت به‌شمار می‌رود. در نسخه ۲۰۲۷، جلوپنجره باز طراحی شده، چراغ‌های باریک Pixel LED با گرافیک جدید، سپرهای اصلاح‌شده و رنگ‌های تازه بدنه، ظاهر خودرو را مدرن‌تر کرده‌اند. سقف شناور، دستگیره‌های مخفی‌شونده درها و خطوط ساده بدنه نیز همچنان از مهم‌ترین عناصر هویت طراحی ایووک هستند. در کابین، نمایشگر خمیده ۱۱.۴ اینچی سیستم اطلاعات - سرگرمی Pivi Pro مهم‌ترین تغییر محسوب می‌شود. داشبورد با طراحی ساده‌تر، کیفیت بالای متریال، ترمیم‌های آلومینیومی یا



«ایووک»؛ نماد اعتماد رنج‌روور



«دنیای خودرو» بررسی می‌کند:

امروز بازار خودرو با دوره برجام چه تفاوتی دارد؟



نیست؛ زیرا واسطه‌ها نیز خودرو را به مصرف‌کننده نهایی می‌فروشد و صرف وجود آن‌ها به معنای نبود تقاضای واقعی نیست.»

او با تأکید بر این که تفاوت اصلی بازار امروز با دوره برجام در انتظارات تورمی نهفته است، گفت: «بازار اکنون در وضعیت احتیاط به‌سر می‌برد؛ چراکه میان دو سناریوی مداوم تنش و احتمال توافق مجدد، دچار تردید است و سرنوشت میزان رکود در گرو تحقق یکی از این دو مسیر خواهد بود.» این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به این که خوروسازان نباید صرفاً به دنبال رساندن قیمت کارخانه به حاشیه بازار باشند، اضافه کرد: «با توجه به قدرت خرید فعلی، این اقدام بیش از آن که به اصلاح بازار بینجامد، به رکود ناشی از ناتوانی خرید مشتریان منجر می‌شود.» وی تأکید کرد: «در شرایط کنونی، ضروری است که تورم بخشی خودرو همواره پایین‌تر از تورم عمومی کشور نگه داشته شود؛ زیرا اگر تورم بخشی همبای تورم عمومی حرکت کند، خودرو در سبب خانوار به کالایی لوکس و درجه دو یا سه تبدیل شده و با کاهش اولویت نسبت به کالاهای اساسی نظیر غذا و دارو، رکود خوروساز تعمیق می‌یابد.»

نظیر مسکن و خوراک، یک کارگر باید حدود ۹۶ ماه تقریباً حدود هشت سال منتظر بماند تا بتواند تنها یک دستگاه خودرو را خریداری کند؛ موضوعی که سبب شده است میزان تقاضا در طرح‌های فروش اخیر خودرویی نیز با افت قابل توجهی همراه شود.

همان‌طور که عنوان شد بازار خودرو اکنون با پدیده خروج دوگانه روبه‌رو شده است؛ از یک سو واسطه‌ها به‌دلیل نبود حاشیه‌سود کافی از چرخه خارج و از سوی دیگر، برخی مصرف‌کنندگان واقعی نیز به‌دلیل ناتوانی مالی، از حضور در بازار محروم شده‌اند. این وضعیت، پرسش از سرنوشت بازار را دوچندان می‌کند؛ آیا شاهد یک رکود ادام‌دار خواهیم بود یا بازار در انتظار یک بازگشت تقاضاست؟ در پاسخ به این سوال نظرات کارشناسان این حوزه اعلام شد.

یکی از کارشناس صنعت خودرو با اشاره به دهه ۹۰ شمسی گفت: «در دهه ۹۰ و هم‌زمان با وقوع برجام، قیمت خودرو در کارخانه و بازار به یکدیگر بسیار نزدیک شد؛ تا جایی که خوروسازان برای فروش محصولات خود با چالش جدی مواجه شدند و بازار به سمت استفاده از بسته‌های لیزینگ از سوی خود خوروسازان و بانک‌ها حرکت کرد.» وی ادامه داد: «در تحلیل‌های رایج، تصور بر این است که با کاهش شکاف قیمتی کارخانه و بازار، واسطه‌ها حذف شده و تقاضا کاهش می‌یابد؛ اما این فرضیه چندان دقیق

نزدیک شدن قیمت کارخانه‌ای خودرو به بهای بازار، اتفاقی است که سال‌ها از آن به‌عنوان یکی از



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

نشانه‌های اصلاح بازار یاد می‌شد. در شرایط کنونی باز بین رفتن فاصله قیمتی، رانت واسطه‌گری تا حد زیادی حذف شده است و دیگر مصرف‌کننده ناچار نیست خودرو را به‌بایی بالاتر از قیمت کارخانه از دلالت خریداری کند.

با این حال، همگرایی قیمت‌ها در شرایطی رخ داده که تورم بالا و کاهش قدرت خرید خانوارها، تقاضای واقعی را به شدت تضعیف کرده است. به این ترتیب، اگرچه واسطه‌ها به دلیل از بین رفتن حاشیه‌سود از بازار کنار رفته‌اند، اما بخش قابل توجهی از خریداران واقعی نیز به‌دلیل ناتوانی مالی امکان ورود به بازار را ندارند. بنابراین پرسش اصلی دیگر این نیست که فاصله قیمت کارخانه و بازار از بین رفته یا نه؛ بلکه این است که آیا حذف رانت به معنای بازگشت سلامت به بازار خودرو است یا آن‌چه امروز مشاهده می‌شود، بیش از آن که حاصل تعادل بازار باشد، محصول رکود عمیق و افت تقاضاست؟

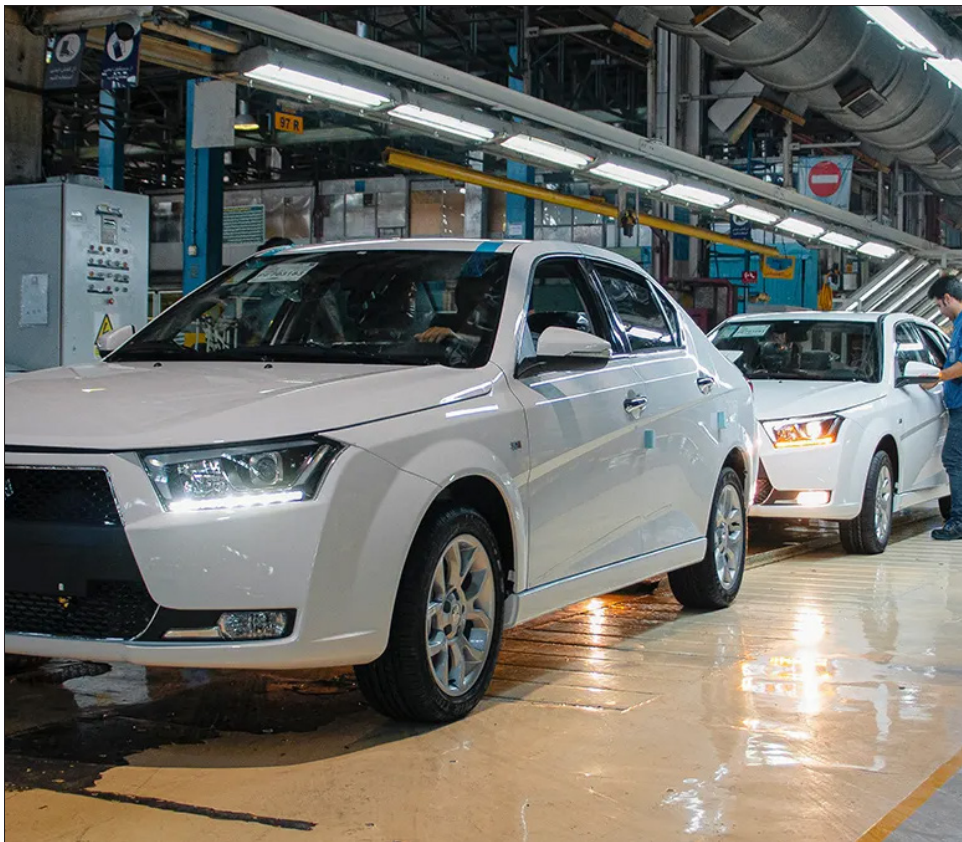
آن‌چه مشخص است در شرایط کنونی حذف فاصله قیمت کارخانه و بازار الزاماً به معنای افزایش تقاضای مصرفی تلقی نمی‌شود؛ زیرا مهم‌ترین مانع خرید خودرو دیگر وجود رانت یا واسطه‌گری نیست، بلکه ناتوانی بخش بزرگی از خانوارها در تأمین هزینه خرید است. به اعتقاد برخی دست‌اندرکاران خودرو، بازار امروز بانوعی «خروج دوگانه» مواجه شده است؛ از یک سو، واسطه‌ها به‌دلیل از بین رفتن انگیزه سوداگرانه از بازار کنار رفته‌اند و از سوی دیگر، مصرف‌کنندگان واقعی نیز به‌دلیل افت قدرت خرید و افزایش سطح قیمت‌ها امکان ورود به بازار را ندارند. بنابراین، کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار اگرچه گامی مهم در اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری به‌شمار می‌رود، اما به تنهایی نمی‌تواند رونق را به بازار بازگرداند. احیای تقاضای واقعی، بیش از هر چیز به ثبات اقتصاد کلان، مهار تورم، رشد درآمد خانوارها و افزایش دسترسی به ابزارهای تأمین مالی وابسته است؛ در غیر این صورت، همگرایی قیمت‌ها بیش از آنکه نشانه تعادل بازار باشد، بازتاب رکودی است که هم عرضه و هم تقاضا را تحت تأثیر قرار داده است.

واقعیت تلخ اقتصادی این است که رشد دستمزددها در برابر شتاب تورمی، توان خرید را به شدت با چالش مواجه کرده و شکاف میان درآمد و قیمت کالا را عمیق‌تر ساخته است. برای درک بهتر این مساله باید نگاهی به شاخص‌های قدرت خرید در لایه پایین جامعه انداخت. در شرایطی که نرخ دستمزد ماهانه یک کارگر ساده حدود ۱۶ میلیون و ۶۲۵ هزار تومان برآورد می‌شود، قیمت یک خودرو اقتصادی مانند پژو ۲۰۷ در محدوده یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قرار دارد. این یعنی حتی با فرض پس‌انداز ۱۰۰ درصدی درآمد و بدون در نظر گرفتن کمترین هزینه‌های ضروری

روایت صنعت خودرو ایران از منظر «پیتر اوانز»؛

دهه‌ها مونتاژ، روایت یک جریان سازمان‌یافته است

زبان انباشته و ۶۵۰ هزار میلیارد تومان بدهی است. این عدد نشان می‌دهد در سایه حکمرانی بد اقتصادی، تمام دارایی‌های مردم از طریق خوروسازان به‌صورت رانت به‌حساب سیستم رانتی واریز می‌شود. از منظر پیتر اوانز، به‌عنوان یکی از برجسته‌ترین صاحب‌نظران نقش دولت در اقتصاد، دولت توسعه‌گرا با کارآفرینان صنعتی پیوندی شراکتی و مشروط به‌عملکرد دارد؛ اما در صنعت خودرو ایران این پیوندها به سمت بخش غیرمولد و رانتی منحرف شده است. ورود نهادهای شبه‌دولتی به زنجیره تأمین خودرو، غلبه منافع توزیعی بر منافع تولیدی و ضعف تشکیل‌های صنفی مستقل قطعه‌سازان به‌دلیل وابستگی مالی به خریدار انحصاری، همگی مصداق «درون‌یافت معکوس» هستند. در نظریه اوانز، «درون‌یافت» زمانی به توسعه می‌انجامد که شرکای دولت ملزم به عملکرد متقابل باشند؛ اما در ایران حمایت‌های دولتی اعم از تعرفه، ارز و تسهیلات بدون شرط صادرات یا ارتقای بهره‌وری ارائه شده است. نقش دولت در صنعت خودرو ایران در دست‌بندی اوانز به دولت توسعه‌گرا نزدیک نیست. مداخله بالا، خودمختاری بوروکراتیک پایین و پیوند با بخش غیرمولد، آن را به الگوی دولت میانی نزدیک‌تر می‌کند؛ دولتی که در بهترین حالت نظاره‌گر و در بدترین حالت تسهیل‌گر رانت بوده است. بر مبنای این چهارچوب، سه اولویت اصلاحی پیشنهاد می‌شود: نخست، اصلاح حاکمیت شرکتی از طریق واگذاری سهام کنترل‌گر دو خوروساز بزرگ به بخش خصوصی واقعی و حرفه‌ای؛ دوم، ایجاد رقابت و حذف انحصار دوگانه با ورود خوروسازان خصوصی در چارچوب نظارتی شفاف و برابر و سوم، شرط‌گذاری عملکردی؛ به این معنا که هرگونه حمایت دولتی مشروط به صادرات، کاهش قیمت تمام‌شده و استاندارد کیفیت شود. بدون اصلاح نهادی رابطه دولت و صنعت، تغییر مدیران و تزریق منابع مالی صرف، صنعت خودرو ایران در دام مونتاژ با بهره‌وری پایین گرفتار خواهد ماند. شاید درس بزرگ اوانز برای سیاست‌گران ایرانی این باشد که «توسعه نیازمند بوروکراسی مستقل و شراکت با بخش خصوصی مولد است و هر چیز دیگر، صورتی دیگر از چپاول است.»



علی دماوندی کناری
a.damavandi@autoworld.ir

«صنعت خودرو ایران به مثابه یک کلاس درس برای نظریه‌پردازان توسعه است. چراکه کمتر صنعتی در ایران تا این اندازه از دولت یارانه گرفته، تا این اندازه در انحصار مانده و تا این اندازه از بهره‌وری و رقابت‌پذیری فاصله داشته و با بیش از ۶ دهه قدمت، هنوز در دوراهی توسعه صنعتی و توزیع رانت گرفتار است.

برای فهم این تناقض، می‌توان به چهارچوب تحلیلی پیتر اوانز، جامعه‌شناس توسعه مراجعه کرد. کتاب «توسعه یا چپاول: نقش دولت در تحول صنعتی» (۱۹۹۵) هنوز هم یکی از دقیق‌ترین چارچوب‌ها برای خوانش سرنوشت صنایع در کشورهای در حال توسعه است. اوانز دولت‌ها را به سه دسته توسعه‌گرا، غارتگر و میانی تقسیم و مفهوم «خودمختاری درون‌یافت» را مطرح می‌کند؛ دولتی که هم بوروکراسی مستقل و شایسته‌سالار دارد، هم در شبکه‌ای از روابط مولد با بخش خصوصی قرار گرفته است. پرسش این جاست که صنعت خودرو ایران در این چهارچوب چگونه جای می‌گیرد؟

در خودروسازی ایران، دولت از ابتدا مالک و مدیر دو بنگاه بزرگ یعنی ایران خودرو و سایپا بوده، اما این حضور با سیاسی شدن مدیریت همراه بوده است. تغییر مدیران عامل نه بر مبنای شاخص‌های بهره‌وری که براساس اراده‌های سیاسی و جناحی صورت گرفته و نتیجه آن تصمیم‌گیری‌هایی بوده که منطق صنعتی را فدای منطق سیاسی کرده است. قیمت‌گذاری دستوری بدون توجه به هزینه تمام‌شده، تخصیص ارز ترجیحی به جای الزام به ارتقای فناوری، جلوگیری از ورشکستگی به هر قیمت و ایجاد انحصار دوگانه با موانع جدی برای ورود بخش خصوصی، همگی نشانه‌های فقدان خودمختاری بوروکراتیک در این صنعت است. این رقم حاصل ۳۳۰ هزار میلیارد تومان



و در کسری از ثانیه، در پیچه‌های آبرودینامیکی جلو و عقب را باز یا بسته می‌کند. این سامانه بسته به شرایط رانندگی، میان کاهش مقاومت هوا در مسیرهای مستقیم و افزایش نیروی رو به پایین در پیچ‌ها تعادل برقرار می‌کند. علاوه بر این، قابلیت **Aero Vectoring** جریان هوا را در سمت چپ و راست بال عقب به‌طور مستقل مدیریت می‌کند تا خودرو در پیچ‌های سریع، چسبندگی و پایداری بیشتری داشته باشد. ترکیب این راهکارهای آبرودینامیکی باعث شد آونتادور **SVJ** هنگام معرفی، یکی از پیشرفته‌ترین سوپراسپرت‌های جهان از نظر مدیریت جریان هوا باشد و رکورد تاریخی بیست نورپرگرینگ را نیز به ثبت برساند.

طراحی بدنه لامبورگینی آونتادور **SVJ** تنها با هدف زیبایی شکل نگرفته، بلکه هر بخش آن برای افزایش عملکرد آبرودینامیکی توسعه یافته‌است. مهندسان لامبورگینی با استفاده گسترده از فیبرکربن، ضمن کاهش وزن خودرو، سپر جلو، ورودی‌های هوای بزرگ‌تر، رگاب‌های جانبی کشیده، دیفیوزر عقب و بال ثابت اومگاشسکل را به گونه‌ای طراحی کرده‌اند که جریان هوا را با کمترین آشفتگی هدایت کنند. نتیجه این تغییرات، افزایش چشمگیر نیروی رو به پایین و پایداری خودرو در سرعت‌های بسیار بالاست. مهم‌ترین ویژگی آونتادور **SVJ** سامانه **ALA 2.0 (Aerodinamica Lamborghini Attiva)** است؛ فناوری اختصاصی لامبورگینی که به‌صورت هوشمند



«آونتادور»؛ بالاترین سطح آبرودینامیک لامبورگینی

یک اقتصاددان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

کاهش تعمیدی عرضه بازار را به نفع عده‌ای خاص سیاه کرد!

کاهش ارزش پول ملی، تورم مزمن، محدودیت واردات، نبود رقابت کافی و فاصله میان عرضه و تقاضا باعث شده

خودرو برای بسیاری از مردم به ابزاری برای حفظ ارزش سرمایه تبدیل شود

لوکس مانند رولکس در بسیاری از بازارها علاوه بر مصرف، به‌عنوان یک دارایی نیز خرید و فروش می‌شوند. اما درباره خودرو در ایران، مساله متفاوت است. مولوی معتقد است خودرو به‌دلیل ماهیت خود تبدیل به کالای سرمایه‌ای نشده، بلکه شرایطی که در بازار ایجاد شده، این تغییر رفتار را رقم زده است. به گفته او، زمانی که برای واردات یک کالا محدودیت ایجاد می‌شود و این محدودیت سال‌ها ادامه پیدا می‌کند، ترکیب کاهش عرضه، وجود تقاضا و نبود گزینه‌های جایگزین باعث می‌شود یک کالای مصرفی به تدریج نقش سرمایه‌ای پیدا کند. مولوی در این باره می‌گوید: «وقتی برای واردات یک کالا محدودیت ایجاد می‌کنید و این محدودیت سال‌ها ادامه پیدا می‌کند، به‌خصوص در مورد کالاهایی مانند لوازم خانگی و مخصوصاً خودرو، به‌دلیل کمبودی که در اقتصاد ایجاد می‌شود و از طرف دیگر محدودیت واردات و وجود تقاضا، خودتان با دست خودتان آن کالا را به کالای سرمایه‌ای تبدیل می‌کنید.» بر این اساس، از نگاه مولوی، تفاوت اصلی خودرو با بسیاری از کالاهای دیگر در ایران، نه در خود محصول، بلکه در ساختار بازار است؛ بازاری که در آن محدودیت عرضه باعث شده مصرف‌کننده خودرو را نه فقط برای استفاده، بلکه به‌عنوان ابزاری برای حفظ ارزش پول خریداری کند.

کمبود مصنوعی چگونه به بازار خودرو جهت داد؟

یکی از محورهای اصلی این گفت‌وگو، نقش کمبود عرضه در تغییر رفتار بازار خودرو است. پرسش اصلی این است که آیا تورم به‌تنهایی باعث سرمایه‌ای شدن خودرو شده یا محدودیت‌های عرضه نیز در این روند نقش داشته‌اند؟ مولوی معتقد است تورم و کمبود دو موضوع جدا از یکدیگر هستند. او می‌گوید: «این که به دلیل تورم قیمت‌ها بالا می‌رود، یک بحث است؛ اما این که کمبود وجود دارد، بحث دیگری است. اگر واردات آزاد باشد و کالا به اندازه کافی در بازار وجود داشته باشد، دیگر سرمایه‌ای نمی‌شود.» این اقتصاددان تأکید می‌کند: «این کمبود در بازار خودرو یک کمبود مصنوعی است؛ یعنی با محدودیت واردات، محدودیت در تأمین ارز، محدودیت در ورود انواع مختلف خودروها و ایجاد موانع متعدد، به‌صورت مصنوعی شکل گرفته است.» به گفته مولوی، نتیجه این شرایط را می‌توان در قیمت خودروهای قدیمی مشاهده کرد. او توضیح می‌دهد: «به‌همین دلیل می‌بینید که قیمت خودروهای قدیمی، به‌عنوان مثال مدل‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸، در بازار ایران بعضاً از نمونه‌های مشابه خارجی هم گران‌تر شده است. دلیل آن همین بازار مصنوعی است.» وی اضافه می‌کند: «رتبه آزادی تجارت خارجی ایران ۱۶۵ از ۱۶۵ و رتبه آزادی اقتصادی ایران ۱۶۱ از ۱۶۵ است و خروجی این وضعیت، همین شرایطی است که امروز شاهد آن هستیم»

آیا آزادسازی واردات می‌تواند خودرو را دوباره مصرفی کند؟

یکی از پرسش‌های اصلی این گفت‌وگو این است که اگر محدودیت‌های موجود حذف شود، آیا خودرو دوباره می‌تواند به یک کالای مصرفی تبدیل شود یا تغییر رفتار مصرف‌کنندگان دائمی شده است؟

مولوی در پاسخ می‌گوید: اگر هر کسی بتواند با ارز حاصل از صادرات خودش یا از هر مسیر قانونی، بدون محدودیت خودرو وارد کند و همه محدودیت‌ها برداشته شود، اگر تعرفه‌ها هم حذف شوند و به‌صرفه‌برسند، به نظر من ظرف سه ماه قیمت خودرو در ایران با قیمت کشورهای اطراف تقریباً یکسان خواهد شد. او معتقد است ایجاد امکان واردات و افزایش عرضه، مهم‌ترین عامل برای بازگشت بازار به تعادل است؛ زیرا در یک بازار رقابتی، کالا به دلیل کمیابی ارزش غیرواقعی پیدا نمی‌کند.

تعرفه‌های سنگین؛ حمایت از تولید یا عامل گرانی؟

در ادامه این گفت‌وگو، موضوع تعرفه‌های سنگین واردات خودرو مطرح شد. در شرایطی که تعرفه برخی خودروهای بنزینی حتی به ۱۶۰ درصد می‌رسد، این پرسش وجود دارد که آیا چنین سیاستی واقعاً به توسعه صنعت خودرو کمک می‌کند یا باعث افزایش فاصله قیمتی و محدود شدن انتخاب مشتری شده است؟ مولوی در پاسخ می‌گوید: «اگر کالایی را تولید نمی‌کنید، چرا باید برای ورود آن محدودیت ایجاد کنید؟» او معتقد است حمایت از تولید داخلی زمانی معنا دارد که به افزایش کیفیت، کاهش هزینه تولید و افزایش توان رقابت منجر شود.

تجربه جهانی؛ رقابت چگونه بازار خودرو را اصلاح می‌کند؟

در بخش دیگری از این گفت‌وگو، موضوع تجربه کشورهای دیگر در زمینه واردات خودرو مطرح شد. این پرسش مطرح شد که آیا در جهان کشورهایی وجود دارند که کالاهایی مانند خودرو را با تعرفه صفر یا بسیار پایین وارد کنند؟

مولوی در پاسخ توضیح می‌دهد: «بسیاری از کشورهای جهان، به‌ویژه کشورهای که در سطح متوسط توسعه قرار دارند، اگر کالایی را تولید نکنند، آن را با تعرفه صفر یا تعرفه بسیار پایین وارد می‌کنند.» او ادامه می‌دهد: «در بسیاری از کشورهای پیشرفته مدل‌های خودرو در بازار حضور دارند؛ از خودروهای آمریکایی گرفته تا مدل‌های چینی. رقابت میان خودروسازان در بازار، در نهایت به نفع مشتری تمام می‌شود.» به گفته این اقتصاددان، حضور برندهای مختلف در یک بازار رقابتی باعث می‌شود خودروسازان برای حفظ مشتری، کیفیت را افزایش دهند و قیمت‌ها را کنترل کنند.

جمع‌بندی؛ بازگشت خودرو به جایگاه مصرفی چه زمانی ممکن است؟

آنچه از صحبت‌های پیمان مولوی برمی‌آید این است که سرمایه‌ای شدن خودرو در ایران بیش از آن که ناشی از ویژگی ذاتی این کالا باشد، نتیجه شرایط اقتصادی و سیاست‌های حاکم بر بازار است. در این نگاه، محدودیت عرضه، کاهش رقابت و نااطمینانی اقتصادی باعث شده خودرو را یک محصول مصرفی فاصله بگیرد و به ابزاری برای حفظ ارزش پول تبدیل شود. با این حال، بازگشت خودرو به جایگاه مصرفی تنها با تغییر یک سیاست امکان‌پذیر نیست. آزادسازی واردات، افزایش رقابت، کاهش موانع تجاری و ایجاد ثبات اقتصادی باید هم‌زمان اتفاق بیفتد. زمانی خودرو دوباره به یک کالای مصرفی تبدیل خواهد شد که مردم آن را برای استفاده خریداری کنند، نه برای فرار از کاهش ارزش پول.



متین شیري

m.shiri@autoworld.ir

سال‌هاست خودرو در اقتصاد ایران از یک وسیله مصرفی برای جابه‌جایی، به یکی از مهم‌ترین دارایی‌های قابل معامله تبدیل شده است؛ تغییری که نه تنها رفتار خریداران را تغییر داده، بلکه ساختار بازار خودرو را نیز تحت تأثیر قرار داده است. در بسیاری از اقتصادهای جهان، خودرو کالایی مصرفی محسوب می‌شود که با گذشت زمان ارزش آن کاهش پیدا می‌کند و مصرف‌کننده برای دسترسی به‌مدل جدیدتر، خودرو قبلی خود را جایگزین می‌کند. اما در ایران، شرایط متفاوت است. کاهش ارزش پول ملی، تورم مزمن، محدودیت واردات، نبود رقابت کافی و فاصله میان عرضه و تقاضا باعث شده خودرو برای بسیاری از مردم به ابزاری برای حفظ ارزش سرمایه تبدیل شود؛ به گونه‌ای که خرید خودرو دیگر فقط یک تصمیم مصرفی نیست و گاهی به یک تصمیم اقتصادی برای حفظ قدرت خرید تبدیل شده است. این تغییر جایگاه، پرسش مهمی را ایجاد می‌کند: آیا سرمایه‌ای شدن خودرو صرفاً نتیجه تورم است یا سیاست‌های اقتصادی و محدودیت‌های بازار نیز در شکل‌گیری این وضعیت نقش داشته‌اند؟ آیا می‌توان با اصلاح سیاست‌های تجاری و ایجاد رقابت، خودرو را دوباره به یک کالای مصرفی تبدیل کرد؟ برای بررسی این موضوع، با پیمان مولوی، اقتصاددان، درباره ریشه‌های سرمایه‌ای شدن خودرو، نقش محدودیت‌های وارداتی و امکان بازگشت این بازار به شرایط طبیعی گفت‌وگو کرده‌ایم.

چرا خودرو از کالای مصرفی به کالای سرمایه‌ای تبدیل شد؟

خودرو در سال‌های اخیر از کالایی که ماهیتاً مصرفی بود، به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است. در شرایطی که تورم افسارگسیخته ادامه دارد، بسیاری از مردم خرید خودرو را نه فقط برای استفاده، بلکه برای حفظ ارزش پول خود انجام می‌دهند. پرسش اصلی این است که آیا اساساً راهکاری وجود دارد که یک کالا دوباره به جایگاه مصرفی خود بازگردد؟ به‌ویژه درباره خودرو، آیا امکان بازگشت این محصول به جایگاه اصلی خود وجود دارد؟

مولوی در پاسخ به این پرسش معتقد است که هر کالایی صرفاً به‌دلیل افزایش قیمت، تبدیل به کالای سرمایه‌ای نمی‌شود. او توضیح می‌دهد: «در حال حاضر خودرو کالای سرمایه‌ای شده است؛ اما باید به یک نکته توجه کنیم. هر کالایی صرفاً به‌دلیل افزایش قیمت، تبدیل به کالای سرمایه‌ای نمی‌شود. سوال این‌جاست که آیا پارچه کالای سرمایه‌ای شده است؟ آیا ساعت کاسیو کالای سرمایه‌ای شده است؟»

به گفته این اقتصاددان، اگر صرفاً تورم باعث سرمایه‌ای شدن کالاها می‌شد، باید امروز تمام کالاهای موجود در اقتصاد چنین ویژگی‌ای پیدا می‌کردند؛ اما واقعیت این است که چنین اتفاقی برای همه کالاهای رخ نداده است. وی ادامه می‌دهد: «موضوع اصلی این است که وقتی یک کالا در اقتصاد با محدودیت عرضه مواجه می‌شود و در مقابل، تقاضا برای آن همچنان وجود دارد، شرایط تغییر می‌کند. در این وضعیت، یک کالای مصرفی می‌تواند به تدریج نقش یک دارایی را پیدا کند.»

چرا برخی کالاها سرمایه‌ای نمی‌شوند، اما خودرو می‌شود؟

یکی از بخش‌های مهم این گفت‌وگو به تفاوت میان افزایش قیمت کالاها و سرمایه‌ای شدن آن‌ها مربوط می‌شود. در شرایط تورمی، بسیاری از کالاها گران می‌شوند؛ اما هر افزایش قیمتی به معنای تبدیل شدن یک کالا به دارایی سرمایه‌ای نیست.

مولوی در توضیح این موضوع ابتدا پرسشی را مطرح می‌کند با این مضمون: «من یک سوال از شما دارم؛ آیا پارچه کالای سرمایه‌ای است؟»

در پاسخ به این پرسش، این نکته مطرح می‌شود که پارچه برای مصرف‌کننده عادی یک کالای سرمایه‌ای محسوب نمی‌شود، اما ممکن است برای یک فعال اقتصادی یا کاسب چنین نقشی پیدا کند؛ چرا که می‌فروشد و ممکن است با خرید کالا، افزایش نرخ ارز یا تورم را در نظر بگیرد و در آینده آن را با قیمت بالاتری به‌فروش برساند. مولوی در ادامه این تفاوت را یادآوری می‌کند که این رفتار مربوط به همان فعال اقتصادی است و نمی‌توان آن را به‌عموم جامعه تعمیم داد. به بیان دیگر، خرید یک کالا با هدف تجارت و کسب سود، با سرمایه‌ای شدن آن کالا برای عموم مردم تفاوت





گزینه باکیفیت و کم‌استهلاک در دنیای کامیونت‌ها

کامیونت میتسوبیشی فوسو مدل ۲۰۲۵ با هدف افزایش بهره‌وری، راحتی راننده و کاهش هزینه‌های عملیاتی توسعه یافته و همچنان یکی از شناخته‌شده‌ترین کامیونت‌های تجاری در بازارهای جهانی به‌شمار می‌رود. در نمای خارجی، جلوینچره بزرگ با طراحی جدید، چراغ‌های LED، سپرهای مقاوم، خطوط آپرودینامیک کابین و طراحی مدرن، علاوه‌بر ایجاد ظاهری به‌روز، به کاهش مقاومت هوا و بهبود مصرف سوخت کمک می‌کنند. فضای داخلی کابین نیز نسبت به گذشته ارتقا یافته است. داشبورد ارگونومیک، نمایشگر دیجیتال، فرمان چندمنظوره، صندلی بادی با قابلیت تنظیم، محفظه‌های متعدد نگهداری وسایل، سیستم تهویه‌مطبوع و دسترسی بدون کلید، آسایش بیشتری را برای راننده در

مسیرهای طولانی فراهم می‌کنند. همچنین سامانه‌های ایمنی مانند ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط، کروز کنترل تطبیقی و مجموعه‌ای از سامانه‌های کمک‌راننده، سطح ایمنی خودرو را افزایش داده‌اند. بسته به نوع کاربری، فوسو ۲۰۲۵ با پیشرانده‌های دیزلی ۴ سیلندر عرضه می‌شود. در نسخه سنگین SuperGreat، موتور ۱۲.۸ لیتری توربودیزل 6R30 با گیربکس خودکار پیشرفته، قدرت و گشتاور بالایی برای حمل بارهای سنگین تولید می‌کند و در عین حال مصرف سوخت پهنه‌ای دارد. قیمت این کامیون بسته به مدل، ظرفیت بار و تجهیزات، از حدود ۶۰ هزار دلار آغاز شده و در نسخه‌های سنگین و سفارشی به بیش از ۱۲۰ هزار دلار می‌رسد.

آیا ایمنی سر نشینان در خودرو صد در صد تضمین شده است؟

IIHS SAFETY RATING 2026

نگاهی به ایمن‌ترین‌های ۲۰۲۶

آئودی A5 مدل ۲۰۲۶ ■ قیمت مدل پایه: حدود ۴۹ هزار دلار



نسل جدید آئودی A5 که از سال ۲۰۲۵ میلادی جایگزین خانواده A4 در بازار جهانی شد، نخستین محصول این برند آلمانی بر پایه نسل جدید پلت‌فرم Premium Platform Combustion (PPC) به‌شمار می‌رود. طراحان آئودی با حفظ اصالت محصولات این برند، نمایی مدرن‌تر و اسپرت‌تر برای A5 خلق کرده‌اند. جلوینچره بزرگ Singleframe با طرح لانه‌نموری، چراغ‌های باریک ماتی‌ریکس LED و خطوط برجسته روی کاپوت، چهره‌ای تهاجمی و در عین حال لوکس به این سدان لیفت‌بک بخشیده است. در نمای جانبی، سقف با شیبی ملایم به انتهای خودرو می‌رسد و دستگیره‌های هم‌سطح بدنه در کنار رینگ‌های ۱۸ تا ۲۰ اینچی، ضریب آپرودینامیکی مناسبی ایجاد کرده‌اند. در قسمت عقب نیز چراغ‌های سراسری OLED با گرافیک متغیر، امضای جدید طراحی آئودی را به‌نمایش می‌گذارند. فضای داخلی A5 نسبت به نسل قبل کاملاً متحول شده است. استفاده از نمایشگر خمیده دیجیتال، نمایشگر مرکزی ۱۴.۵ اینچی و نمایشگر اختصاصی سر نشین جلو، کابینی کاملاً مدرن ایجاد کرده است. کیفیت مونتاژ بسیار بالا، استفاده از چرم طبیعی، ترمیم آلومینیومی و نورپردازی چندرنگ، فضای کابین را به سطح محصولات لوکس نزدیک کرده است. از مهم‌ترین تجهیزات این خودرو می‌توان به هدآپ‌دیسپلی، سیستم صوتی Bang & Olufsen، دوربین ۳۶۰ درجه، سامانه رانندگی نیمه‌خودکار، صندلی‌های برقی مجهز به گرم‌کن و سردکن و سقف پانورامیک اشاره کرد. قوی‌ترین نسخه بنزینی A5، موتور ۶ سیلندر وی‌شکل ۳ لیتری توربوشارژ به‌همراه فناوری هیبرید متوسط ۴۸ ولتی بهره می‌برد که حدود ۳۶۷ اسب‌بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه S ترونیک به سامانه چهار چرخ‌محرك کواترو منتقل شده و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن حدود ۴.۷ ثانیه است.

بر اساس نتایج رسمی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS)، آئودی A5 مدل ۲۰۲۶ در آزمون‌های تصادف از نیمه جلو با هم‌پوشانی متوسط، آزمون بر خورد از نیمه جلو، آزمون بر خورد جانبی، ارزیابی استحکام سقف، عملکرد پشت‌سری‌ها و سامانه جلوگیری از برخورد با عابر پیاده، عملکرد بسیار مطلوبی از خود نشان داد. همچنین چراغ‌های جلو و سامانه‌های کمکی راننده نیز موفق به کسب ارزیابی مطلوب شدند. عملکرد مناسب سازه بدنه، جذب انرژی ضربه و حفاظت از سر نشینان جلو و عقب سبب شد این خودرو بالاترین نشان ایمنی IIHS یعنی TOP SAFETY PICK + را دریافت کند و در میان ایمن‌ترین خودروهای سال ۲۰۲۶ قرار گیرد.

ایمنی

بامو X3 مدل ۲۰۲۶ ■ قیمت مدل پایه: حدود ۵۰ هزار دلار



۱۲.۳ اینچی و نمایشگر مرکزی ۱۴.۹ اینچی، سیستم عامل BMW Operating System 9 و حذف بسیاری از کلیدهای فیزیکی، فضای داخلی را کاملاً تکنولوژیک کرده است. کیفیت مونتاژ، استفاده از چرم مصنوعی Veganza یا چرم طبیعی، نورپردازی داخلی، هدآپ‌دیسپلی، شارژر بی‌سیم، سیستم صوتی هارمن کاردن، دوربین ۳۶۰ درجه، پارک خودکار و مجموعه کامل سامانه‌های کمک‌راننده از مهم‌ترین تجهیزات این خودرو محسوب می‌شوند. در بخش فنی، نسخه X3 M50xDrive با موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری توربوشارژر مجهز به فناوری هیبرید متوسط ۴۸ ولتی مجهز شده است. این پیشرانده حداکثر ۳۹۳ اسب‌بخار قدرت و ۵۸۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک استپ‌ترونیک به هر چهار چرخ منتقل شده و این شاسی‌بلند لوکس تنها ظرف ۴.۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.



نسل چهارم بامو X3 با کد اتاق G45 از سال ۲۰۲۴ میلادی به بازار جهانی معرفی شد و مدل ۲۰۲۶ آن با به‌روزرسانی‌های جزئی و تجهیزات کامل‌تر همچنان یکی از مهم‌ترین شاسی‌بلندهای لوکس کلاس متوسط بازار آمریکا به‌شمار می‌رود. طراحان بامو در این نسل با حفظ هویت محصولات خانواده X، ظاهری مدرن‌تر و عضلانی‌تر برای X3 خلق کرده‌اند. جلوینچره بزرگ کلیوی‌شکل با قابلیت نورپردازی، چراغ‌های باریک LED و خطوط برجسته روی کاپوت، چهره‌ای اسپرت و در عین حال لوکس به خودرو بخشیده است. در نمای جانبی، گلگیرهای حجیم، خط شانه کشیده و رینگ‌های ۱۹ تا ۲۱ اینچی، شخصیت پویای X3 را به‌نمایش می‌گذارند. در بخش عقب نیز چراغ‌های LED سه‌بعدی، اسپویلر سقفی و سپر عضلانی، هماهنگی مناسبی با سایر بخش‌های بدنه ایجاد کرده‌اند. کابین نسل جدید X3 نسبت به گذشته کاملاً مدرن‌تر شده است. استفاده از نمایشگر خمیده BMW Curved Display شامل صفحه‌آمبر دیجیتال

در ارزیابی‌های رسمی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS)، بامو X3 مدل ۲۰۲۶ عملکرد بسیار درخشانی از خود به‌نمایش گذاشت. این خودرو در آزمون‌های تصادف از نیمه جلو، برخورد جانبی، استحکام سقف، حفاظت از سر و گردن، عملکرد سامانه ترمز اضطراری خودکار و جلوگیری از برخورد با عابر پیاده، موفق به کسب امتیاز Good شد. همچنین عملکرد مناسب چراغ‌های جلو و حفاظت مطلوب از سر نشینان ردیف دوم، نقش مهمی در کسب بالاترین سطح ایمنی این خودرو داشت. مهندسان بامو با استفاده از فولادهای فوق‌مقاوم و طراحی جدید ساختار شاسی، توانسته‌اند میزان انتقال نیرو به کابین را به حداقل برسانند. بر همین اساس، بامو X3 مدل ۲۰۲۶ موفق به دریافت نشان ارزشمند TOP SAFETY PICK + از موسسه IIHS شد و در فهرست ایمن‌ترین خودروهای سال قرار گرفت.

ایمنی

کیا EV9 مدل ۲۰۲۶ ■ قیمت مدل پایه: حدود ۵۵ هزار دلار



به‌شمار می‌رود. داشبورد مینیمال با نمایشگر یکپارچه شامل صفحه‌آمبر دیجیتال، نمایشگر مرکزی و نمایشگر سامانه تهویه، فضای کاملاً مدرنی ایجاد کرده است. استفاده گسترده از مواد بایافتی و روکش‌های باکیفیت، صندلی‌های برقی مجهز به گرم‌کن، سردکن و ماساژور، سیستم صوتی Meridian، نورپردازی داخلی، هدآپ‌دیسپلی، سقف پانورامیک، دوربین ۳۶۰ درجه و مجموعه کامل سامانه‌های کمک‌راننده، از مهم‌ترین تجهیزات این شاسی‌بلند برقی هستند. نسخه GT-Line AWD به دو موتور الکتریکی مجهز شده که در مجموع حدود ۳۷۹ اسب‌بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کنند. این نیرو به هر چهار چرخ منتقل شده و EV9 می‌تواند ظرف ۵.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. همچنین باتری ۹۹.۸ کیلووات-ساعتی و معماری ۸۰۰ ولتی، امکان شارژ فوق‌سریع و برد حرکتی قابل توجهی را فراهم می‌کند.



کیا EV9 به‌عنوان پرچمدار خودروهای تمام‌برقی این برند کره‌ای، نخستین‌بار در سال ۲۰۲۳ میلادی معرفی شد و مدل ۲۰۲۶ آن با به‌روزرسانی‌های نرم‌افزاری و ارتقای برخی تجهیزات ایمنی و رفاهی، همچنان یکی از پیشرفته‌ترین شاسی‌بلندهای برقی بازار آمریکا محسوب می‌شود. این خودرو بر پایه پلتفرم اختصاصی E-GMP گروه هیوندای توسعه یافته و طراحی آن کاملاً آینده‌نگرانه است. در نمای جلو، چراغ‌های LED عمودی با امضای نوری دیجیتال، جلوینچره بسته و خطوط شکسته روی کاپوت، چهره‌ای مدرن و قدرتمند ایجاد کرده‌اند. در نمای جانبی نیز ستون‌های ضخیم، دستگیره‌های مخفی، رینگ‌های ۱۹ تا ۲۱ اینچی و فرم مکعبی بدنه، علاوه‌بر افزایش فضای کابین، شخصیت یک شاسی‌بلند لوکس را به‌نمایش می‌گذارند. چراغ‌های عمودی عقب و حجم‌پردازی ساده اما دقیق نیز هویت طراحی محصولات برقی جدید کیا را تکمیل می‌کنند. فضای داخلی EV9 یکی از نقاط قوت اصلی این خودرو

در ارزیابی‌های رسمی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS، کیا EV9 مدل ۲۰۲۶ یکی از موفق‌ترین خودروهای برقی سال بود. این شاسی‌بلند در آزمون‌های تصادف از نیمه جلو، برخورد جانبی، ارزیابی استحکام سقف، عملکرد پشت‌سری‌ها، سامانه جلوگیری از برخورد با عابر پیاده و کیفیت چراغ‌های جلو موفق به کسب امتیاز Good شد. همچنین عملکرد بسیار مناسب سازه بدنه، حفاظت مطلوب از سر نشینان ردیف جلو و عقب و عملکرد دقیق سامانه‌های ایمنی فعال، موجب شد کیا EV9 بالاترین نشان ایمنی IIHS یعنی TOP SAFETY PICK + را دریافت کند. به‌گفته کارشناسان IIHS، طراحی پیشرفته سازه شاسی، استفاده گسترده از فولادهای فوق‌مقاوم و عملکرد دقیق ایربگ‌ها، این خودرو را به یکی از ایمن‌ترین شاسی‌بلندهای برقی بازار آمریکا در سال ۲۰۲۶ تبدیل کرده است. بنابراین EV9 در کنار A5 و بامو X3، در فهرست ایمن‌ترین خودروهای سال IIHS قرار می‌گیرد.

ایمنی



iranecar.com نسبت به ثبت اطلاعات شخصی، دریافت کد کاربری و انتخاب خودرو اقدام کنند. لازم به ذکر است که در فروش فوق العاده زمان تحویل ۹۰ روز پس از پذیرش است. همچنین هر کد ملی تنها امکان ثبت نام یک دستگاه خودرو را دارد.

به گزارش «سایپانیوز» فروش فوق العاده وانت سایپا ۱۵۱ ارتقا یافته (GX) با لایتر پاششی از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۲۸ تیرماه آغاز و تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. متقاضیان می توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی <https://saipa>



آغاز فروش فوق العاده وانت سایپا ۱۵۱

نرخ خودرو در بازار بیشتر متاثر از نوسانات ارزی است تا قیمت گذاری کارخانه

به متغیرهای کلان اقتصادی واکنش نشان داده است. مساله ای که نشان می دهد مدیریت بازار خودرو بدون ایجاد ثبات در متغیرهای اقتصادی، با محدودیت های جدی روبه رو خواهد بود.

در بخش پیشنهادهای این گزارش نیز بر اصلاح شیوه های تنظیم بازار خودرو تاکید شده است. براساس جمع بندی مرکز پژوهش های مجلس، افزایش عرضه، اصلاح سازوکار قیمت گذاری و کاهش شکاف میان قیمت کارخانه و بازار، از جمله اقداماتی است که می تواند در کنار کنترل متغیرهای اقتصاد کلان، به کاهش التهاب بازار خودرو کمک کند.

نرخ ارز نقش پررنگ تری در تعیین قیمت بازار خودرو پیدا کنند. در این گزارش با استفاده از تحلیل های اقتصادسنجی، اثر دو عامل «نرخ ارز» و «قیمت مصوب کارخانه» بر بازار خودرو در بازه زمانی ۱۳۹۲ تا ۱۴۰۳ بررسی شده است. نتایج نشان می دهد تغییرات نرخ ارز، اثر تعیین کننده تری بر قیمت خودروهای داخلی نسبت به تغییرات قیمت مصوب کارخانه دارد؛ موضوعی که در خودروهای اقتصادی و پرتیراژ نیز به وضوح مشاهده می شود. مرکز پژوهش های مجلس همچنین تاکید کرده است که در دوره های تشدید تحریم ها، وابستگی قیمت خودرو به نرخ ارز افزایش یافته و بازار بیش از گذشته

ایکوپرس - بررسی های مرکز پژوهش های مجلس نشان می دهد در سال های اخیر، بیشترین عامل اثر گذار بر قیمت خودرو در بازار، نوسانات نرخ ارز بوده و سهم قیمت گذاری کارخانه در تغییرات قیمت بازار به مراتب کمتر از اثر جهش های ارزی است؛ موضوعی که از نگاه این مرکز، ضرورت اصلاح سازوکارهای تنظیم بازار خودرو را بیش از گذشته آشکار می کند.

براساس گزارش تحلیلی این مرکز، ساختار قیمت خودرو از سال ۱۳۹۷ و هم زمان با بازگشت تحریم ها و تشدید نوسانات ارزی، دچار تغییر شده و روند افزایش قیمت خودرو از نرخ تورم عمومی فاصله گرفته است. این تغییر سبب شده متغیرهایی مانند

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابلی
کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

جدول قیمت های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
امویام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
امویام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۸۸۲	۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۵۰	▲
امویام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۷۴۸	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
امویام X77 الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۱۶	۵ میلیارد	۰	
چری آرئزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
فونیکس FX پرمیموم FWD (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۹۴۱	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
فونیکس آرئزو GT 6 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۹۵	۴ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فونیکس آرئزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴	۶ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۹۱۹	۷ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۱۲	۶ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۵۹۴	۸ میلیارد و ۳۵۰	۱۰۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۲۳۹	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۱۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کی ام بی SR3 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۷۳	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
بک X3 پرو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۵	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
کی ام بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کی ام بی J7 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۰۲	۴ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▼
کی ام بی T8 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۵۰	۴ میلیارد و ۹۵۰	۱۰۰	▲
کی ام بی T9 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۶ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ با لایتر پاششی (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۷۰	۵	▲
پراید ۱۵۱ GX با لایتر پاششی (۱۴۰۵)	۸۶۸	یک میلیارد و ۱۴۰	۱۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۲۲	یک میلیارد و ۳۹۵	۱۵	▲
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۵)	۸۰۸	یک میلیارد و ۳۸۵	۲۰	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	۹۵۰	یک میلیارد و ۶۱۰	۲۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	۸۳۸	یک میلیارد و ۴۰۰	۲۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰	یک میلیارد و ۷۳۵	۳۵	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	۸۰۳	یک میلیارد و ۳۱۵	۲۰	▲
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	۸۴۰	یک میلیارد و ۳۶۰	۱۵	▲
اطلس G (با سانروف) (۱۴۰۵)	۸۸۹	یک میلیارد و ۵۰۵	۴۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۸۲۹	یک میلیارد و ۲۳۸	۲۰	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	۸۲۰	یک میلیارد و ۲۵۵	۱۵	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	۸۲۶	یک میلیارد و ۲۹۰	۲۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۳۰	یک میلیارد و ۲۳۰	۱۰	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۳۳	یک میلیارد و ۲۳۵	۱۰	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	۸۷۸	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۴۴	یک میلیارد و ۹۵۵	۱۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۹۳	۲ میلیارد و ۹۵	۶۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۲۶۷	۲ میلیارد و ۲۷۰	۳۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۶۲	۲ میلیارد و ۷۰۰	۴۵	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۴۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۴۵	▲
پادرا پلاس دوگانه (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۰	۲ میلیارد و ۲۷۰	۵۰	▲
کارون (با ماینیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۵۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۶۷۵	۳۵	▲
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۵۰	۲ میلیارد و ۱۷۵	۳۰	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	یک میلیارد و ۹۲۵	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۰	یک میلیارد و ۹۴۵	۱۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	یک میلیارد و ۹۸۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۷۰۵	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۶۲	یک میلیارد و ۸۱۰	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۱۰۵	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۱۴۵	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۶۳۰	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۱۶۰	۵۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۵	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۷۶۵	۵۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۱۰۵	۵۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۱۵	▲
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۱۶	۲ میلیارد و ۸۹۰	۳۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۶۹۰	۶۵	▲
رانا پلاس (۴ چرخ دیسک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۷۳۵	۷۰	▲
ری ۱،۷ لیتر توربو ۶ دنده اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۶۶۰	۱۲۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۷۱	یک میلیارد و ۶۲۰	۲۷	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱،۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۵)	۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
اپل موکا ۱،۲ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▲
امجی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
امجی ۱،۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
امجی GT (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۹۹۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
اوتار 12EREV (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۲۰	۲۳ میلیارد و ۶۵۰	۳۵۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۹ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▼
آئودی A3 توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
آئودی Q4 e-tron (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۶۴۵	۱۰ میلیارد	۴۰۰	▲
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۱۰ میلیارد	۲۰۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۶)	۰	۲۰ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۶)	۰	۱۶ میلیارد و ۶۰۰	۵۰۰	▲
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۵ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۵۰۰	۱۴ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز E200 (۲۰۲۶)	۰	۳۵ میلیارد	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۸ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
بی‌وای دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۷ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
تاتک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▼
تویوتا لندکروز ۳،۴ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۰	۶۳ میلیارد	۵۰۰	▼
تویوتا پرادو ۲،۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۱ میلیارد	۵۰۰	▼
تویوتا bz3x 520Pro (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▼
تویوتا آوالون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد	۵۰۰	▼
تویوتا رافور ۲،۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۸۰۶	۸ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا کمری هیبرید پرمیموم ادیشن (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۵۰۰	۰	

مقام قضائی، اقدامات لازم از سوی مأموران فرماندهی انتظامی شهرستان قرچک در خصوص دستگیری صاحب کارگاه و توقیف اموال صورت گرفت. «این مقام انتظامی گفت: «در بازجویی‌ها مشخص شد متهم سوخت قاچاق را پس از یکسری اقدامات فنی تبدیل به روغن برای خودرو می‌کرده که ظاهراً اسنادهای لازم را نیز دارا نبوده و به بازار جهت مصرف ارائه می‌شد و مقدار ۲۰ هزار لیتر روغن خودرو غیرمجاز نیز کشف شد. «گفتنی است در پایان از ادامه فعالیت کارگاه غیرمجاز تولید روغن تقلبی جلوگیری به عمل آمد و متهم به همراه پرونده متشکله تحویل مراجع قضائی شد.

فرمانده انتظامی شرق استان تهران از کشف ۳۰ هزار لیتر سوخت قاچاق و ۲۰ هزار لیتر روغن موتور تقلبی خبر داد. سردار کیومرث عزیزی در تشریح جزئیات این خبر عنوان داشت: «در پی کسب اخبار و اطلاعات واصله از سوی مردم در خصوص حمل سوخت قاچاق به کارگاهی مشکوک در شهرستان قرچک، به سرعت آگهی از مأموران پلیس امنیت شهرستان تشکیل و مسئول بررسی موضوع شدند. «وی افزود: «در بررسی‌ها مشخص شد اخبار واصله صحیح بوده و فردی با کامیونی که تغییر کاربری داده شده اقدام به دیو و انتقال سوخت گازوئیل به کارگاهی غیرمجاز می‌کرده است. «فرمانده انتظامی استان خاطر نشان کرد: «پس از انجام هماهنگی با



کشف ۵۰ هزار لیتر سوخت قاچاق و روغن خودرو غیر مجاز



هند به دنبال کاهش مصرف سوخت خودروها و وابستگی به واردات نفت است؛

کشورها برای کاهش وابستگی به بنزین برنامه ریزی کرده‌اند



انرژی و کاهش هزینه واردات نفت منجر شود. وسایل نقلیه همچنین مسئول انتشار نزدیک به ۱۴ درصد از گازهای گلخانه‌ای در سومین کشور بزرگ آلاینده جهان هستند. از این رو، استفاده از خودروهای سواری پاک‌تر، نقشی کلیدی در تحقق هدف هند برای رسیدن به آلاینده‌ی خالص صفر تا سال ۲۰۷۰ ایفا می‌کند. سهم آلاینده‌های خروجی از آگروز خودروها در میزان انتشار سالانه ذرات معلق ریز موجود در هوای شهرهایی مانند دهلی نو به ۴۰ درصد می‌رسد. بر اساس گزارش «بلومبرگ»، چارچوب بازبینی‌شده که بر اساس هنجارهای معرفی‌شده در سال ۲۰۱۷ بنا شده است، خودروسازان را ملزم می‌کند به تدریج میانگین انتشار دی‌اکسید کربن ناوگان (معیاری که برای تعیین مصرف سوخت استفاده می‌شود) را کاهش دهند. تولیدکنندگان برای فروش خودروهای پاک‌تر، از جمله مدل‌های برقی، اتانول، گاز طبیعی فشرده و سوخت ترکیبی و همچنین برای فناوری‌هایی که بهره‌وری را بهبود می‌بخشند، اعتبار دریافت خواهند کرد. این طرح شامل یک مکانیسم اعتباری قابل معامله است. خودروسازانی که از اهداف تعیین‌شده فراتر روند، می‌توانند اعتبار خود را به تولیدکنندگانی که به آن اهداف نرسیده‌اند، بفروشند

هند در تلاش برای محدود کردن واردات نفت و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، قوانینی را برای بهبود بهره‌وری سوخت خودروهای سواری پیشنهاد کرده است. براساس پیش‌نویس ابلاغیه‌ای از سوی وزارت نیرو، دولت هند قصد دارد استانداردهای جدیدی را برای خودروهای تولیدی طی یک دوره پنج‌ساله تا پایان مارس ۲۰۲۲ اجرا کند که تحت آن‌ها، معیارهای مصرف سوخت هر سال سخت‌گیرانه‌تر می‌شوند. این مقررات پس از دریافت و بررسی نظرات عمومی نهایی خواهند شد. اختلالات در عرضه ناشی از جنگ تحمیلی علیه ایران، انگیزه تازه‌ای برای کاهش وابستگی به واردات نفت خام ایجاد کرده است که حدود ۹۰ درصد از نیازهای نفتی هند را تأمین می‌کند. این جنگ، آسیب‌پذیری این کشور را به دلیل وابستگی شدید به منابع خاورمیانه آشکار کرده است. داده‌های دولتی نشان می‌دهد که تقریباً تمام بنزین و بیشتر دیزل مصرفی در این کشور توسط خودروها مصرف می‌شود. وزارت نیروی هند در پیش‌نویس مذکور اعلام کرد انتظار می‌رود این مقررات، بهبود میانگین بهره‌وری سوخت خودروهای سواری را به همراه داشته باشد و به کاهش مصرف سوخت، کاهش وابستگی به نفت خام وارداتی، ارتقای امنیت



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM

"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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





تجربه رانندگی خاص شده است. قلب تپنده کاررا S یک موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر تخت توپین - توربو است که ۴۸۰ اسب بخار قدرت و حدود ۵۳۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. نیروی موتور از طریق گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه PDK منتقل می شود و خودرو ظرف ۳.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد. حداکثر سرعت آن نیز حدود ۳۰۸ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. سیستم تعلیق فعال PASM، فرمان پذیری دقیق، دینامیک لغزش محدود و سیستم کنترل گشتاور پورشه باعث شده اند کاررا S هم در جاده های روزمره و هم در پیست عملکردی کم نظیر داشته باشد. قیمت پایه این خودرو در بازار ارو با حدود ۱۵۶ هزار یورو است و با سفارش تجهیزات سفارشی افزایش پیدا می کند.

پورشه ۹۱۱ کاررا S مدل ۲۰۲۶ در نسل جدید ۹۹۲.۲ بار افزایش توان عملکردی و فناوری های تازه، جایگاه خود را به عنوان یکی از کامل ترین خودروهای اسپرت جهان حفظ کرده است. این نسخه با طراحی کلاسیک ۹۱۱ شامل چراغ های گرد، کاپوت کشیده، فرم عضلانی گلگیرهای عقب و جزئیات آپرودینامیکی بهینه شده، همچنان هویت اصیل پورشه را حفظ می کند. تغییرات ظاهری شامل سپرهای باز طراحی شده، چراغ های LED ماتریکس و رینگ های جدید ۲۰ و ۲۱ اینچی است. در کابین، مهم ترین تغییر استفاده از صفحه آمپر کاملاً دیجیتال و نمایشگر مرکزی پیشرفته با سیستم Porsche Communication Management است. کیفیت بالای متریال، صندلی های اسپرت و غربیلک فرمان خوش دست GT منجر به

پورشه «۹۱۱ کاررا S»؛ تلفیق عملکرد و چابکی

تلگرام

Telegram

آیا کیفیت، حلقه گمشده برخی خودروهای برقی است؟!

بازار خودروهای برقی با سرعتی بی سابقه در حال رشد است و خودروسازان برای افزایش سهم خود، هر سال محصولات جدیدی را روانه بازار می کنند. با این حال، گزارش های منتشر شده توسط «جی دی پاور»، «Consumer Reports» و «What Car» نشان می دهد که در برخی خودروهای برقی، به ویژه محصولات تازه وارد، مشکلاتی مانند ایرادهای نرم افزاری، کیفیت مونتاژ، عملکرد تجهیزات الکترونیکی و ناهماهنگی برخی قطعات مشاهده شده است. این موضوع درباره برخی مدل های تسلا و تعدادی از برندهای نوظهور چینی نیز در گزارش های معتبر بین المللی مطرح شده است. حال سوال این است که آیا سرعت بالای توسعه خودروهای برقی باعث شده کیفیت ساخت در برخی محصولات تحت تأثیر قرار گیرد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می کنیم.

صنعت خودرو امروز بیش از هر زمان دیگری به نرم افزار، تجهیزات الکترونیکی و سامانه های هوشمند وابسته شده است. اگرچه بسیاری از خودروهای برقی از نظر فناوری پیشرفته هستند، اما کیفیت مونتاژ، دوام قطعات و پایداری نرم افزار نباید فدای سرعت عرضه محصول شود. مشتریان تنها به برد حرکتی یا شتاب بالا توجه نمی کنند؛ بلکه انتظار دارند خودرو پس از سال ها استفاده نیز کیفیت اولیه خود را حفظ کند.

مطابرهی

رقابت شدید در بازار خودروهای برقی باعث شده برخی شرکت ها زمان توسعه محصولات را کوتاه تر کنند. در نتیجه، گاهی ایرادهای اولیه پس از عرضه و از طریق به روزرسانی نرم افزاری یا فراخوان ها برطرف می شود. تجربه خودروسازان با سابقه نشان داده است که موفقیت پایدار تنها با ارائه فناوری جدید به دست نمی آید، بلکه کیفیت ساخت، کنترل دقیق تولید و خدمات پس از فروش سه عامل تعیین کننده در جلب اعتماد مشتریان هستند.

پوراگیری

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عیب یابی نادرست خودرو

خودرو سدان چینی مونتاژی مدل ۱۴۰۰ با کارکرد ۴۰۰۰ کیلومتر دارم و چند وقتی بود از بخش عقب خودرو بیم سروصدای زیادی به گوش می رسید. با مراجعه به یک مکانیکی نسبتاً معروف در سطح شهر، شخص مکانیک پس از بررسی وضعیت خودرو بیم گفت به دلیل عدم رگلاژ بودن درها این مشکل به وجود آمده است. با این حال، به رغم رگلاژ درها همچنان مشکل مذکور وجود داشت. این بار با مراجعه به نمایندگی مربوطه، کارشناس فنی تشخیص داد که بوش های لاستیکی سیستم تعلیق در بخش عقب معیوب است که با تعویض این قطعات، مشکل به طور کامل برطرف شد.

۰۹۱۷***۱۷۲۸

آخرین گزینه «جیپ» برای فروش بیشتر در بازار بلندقامتان کدام است؟

«کامپس» ۲۰۲۶؛ نسل جدید کراس اوور ماجراجوی آمریکایی



جیپ کامپس مدل ۲۰۲۶ با نسل کاملاً جدید خود، یکی از بزرگ ترین تحولات این نام آشنا را تجربه کرده است. این خودرو روی پلتفرم STLA Medium گروه استانتیس توسعه یافته و علاوه بر افزایش ابعاد، از طراحی مدرن تر، فناوری های پیشرفته تر و مجموعه متنوعی از قوای محرکه هیبریدی و برقی بهره می برد. طراحی خارجی همچنان وفادار به هویت جیپ باقی مانده و جلو پنجره هفت شیاره، گلگیرهای دوز نقای، سپرهای عضلانی، چراغ های LED ماتریکسی و خطوط هندسی بدنه، چهره ای مستحکم و آفرودی به آن بخشیده اند. بهبود آپرودینامیک، کف کاملاً پوشیده و درجه های فعال جلو پنجره نیز به افزایش بهره وری خودرو کمک کرده اند. کابین کامپس ۲۰۲۶ نسبت به گذشته کاملاً متحول شده است. نمایشگر دیجیتال ۱۰ اینچی پشت فرمان در کنار نمایشگر لمسی ۱۶ اینچی سیستم اطلاعات - سرگرمی، مهم ترین عناصر داشبورد را تشکیل می دهند. کیفیت متریال داخلی ارتقا یافته و فضای ذخیره سازی کابین نیز افزایش پیدا کرده است. همچنین حجم صندوق بار به ۵۵۰ لیتر رسیده که آن را به یکی از جادارترین خودروهای کلاس خود تبدیل می کند. امکاناتی مانند شارژر بی سیم، به روزرسانی نرم افزاری از راه دور، نورپردازی داخلی، در صندوق برقی، دوربین ۳۶۰ درجه و سامانه رانندگی نیمه خودکار سطح ۲ از جمله تجهیزات رفاهی و ایمنی این خودرو هستند. جیپ برای نسل جدید کامپس مجموعه متنوعی از پیشرفته ها را در نظر گرفته است. نسخه پایه e-Hybrid به موتور ۱.۲ لیتری توربوشارژ همراه با سامانه هیبرید متوسط ۴۸ ولتی مجهز است که ۱۴۵ اسب بخار قدرت تولید می کند و نیرو را از طریق گیربکس ۶ سرعته دو کلاچه اتوماتیک به چرخ های جلو منتقل می کند. نسخه پلاگین هیبریدی با قدرت ۱۹۵ اسب بخار نیز عرضه خواهد شد. علاوه بر این، مدل های تمام برقی با قدرت ۲۱۳ تا ۳۷۵ اسب بخار، باتری های ۷۴ و ۹۶ کیلووات-ساعتی و حداکثر ۶۵۰ کیلومتر برد حرکتی (بر اساس استاندارد WLTP) در دسترس هستند و نسخه چهار چرخ محرک 4xe همچنان توانایی های مشهور آفرود جیپ را حفظ کرده است. یکی از مهم ترین نقاط قوت جیپ کامپس ۲۰۲۶، بازنگری کامل سیستم تعلیق آن نسبت به نسل قبل است. این خودرو که بر پایه پلتفرم جدید STLA Medium توسعه یافته، از تنظیمات جدید فترها، کمک فنرها و میل تعادل بهره می برد تا تعادل



نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۳۲

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۵۳۳

کدام مورد زیر در صورت بازسازی می تواند به ایمن سازی معابر کمک کند؟

۱- افزایش تعداد پل های عابر پیاده در سطح شهر به ویژه در اتوبان ها
۲- بازسازی آسفالت خیابان ها و طراحی و تعیین محل مجزا برای دوچرخه سواران

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تردد اتوبوس های جدید ناوگان بی آر تی تا چه میزان توانسته آلودگی هوای پایتخت را کاهش دهد؟

در پاسخ به این پرسش ۴۰ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۶۰ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

پیامک

SMS

وارد آمدن فشار به گیربکس

آیا به گیربکس خودروهایی که مجهز به سیستم اتوهلد هستند، فشار اضافی وارد نمی شود؟

۰۹۳۸***۱۲۹۷

«خیر؛ با پیشرفت تکنولوژی در خودروها سعی شد تا حد امکان اختیارات و خطاهای انسانی در زمان حرکت کردن با خودرو کاهش یابد. یکی از ضعف هایی که عمدتاً منجر به ایجاد برخورد یا حادثه در ترافیک ها یا حرکت در شیب های می شود، حرکت کردن خودرو به جلو یا عقب است. برای حل این معضل مهندسان سیستم اتوهلد را طراحی کردن که به طور خودکار کنترل ترمز خودرو را بر اساس شرایط دینامیکی خودرو در دست داشته و نیاز نیست راننده برای ثابت نگه داشتن خودرو به طور مداوم از پدال ترمز استفاده کند. در این سیستم هیچ فشاری به گیربکس وارد نشده، بلکه ترمزها همواره در گیر بوده و به محض گاز دادن ترمزها رها شده و خودرو حرکت می کند. این سیستم از تعدادی سنسور شیب سنج و واحد کنترلی برخوردار است که فرمان های لازم را برای حرکت یا ثابت نگه داشتن خودرو صادر می کند. هدف استفاده از این سیستم علاوه بر افزایش راحتی راننده، کاهش میزان استهلاک گیربکس نیز بوده است. از آن جا که سیستم اتوهلد در محصولات اروپایی و ژاپنی و آمریکایی به صورت فراگیر استفاده شده است، این موضوع به این معناست که هیچ گونه خرابی یا کاهش ایمنی برای خودرو به همراه نخواهد داشت. در نظر داشته باشید که امروزه نصب سیستم اتوهلد روی خودروها کاملاً رایج است و از آن به عنوان یکی از استانداردهای خودرو سازی در جهان یاد می شود.

سطح پایداری خودرو

پیش رانه برخی خودروهای کراس اوور چینی موجود در بازار کشور، در قسمت بسیار پایین در محفظه موتور نصب شده و قرار گرفته است. پایین بودن سطح جانمایی پیش رانه در خودرو مشکلی برای پایداری آن ایجاد نمی کند؟

حسینی - تهران

«تعیین موقعیت قرار گرفتن سیستم قوای محرکه در خودرو به عوامل متعددی از جمله طراحی خودرو، ایمنی، پایداری، تعادل وزنی، آرایش فضای محرکه و محفظه سر نشین بستگی دارد. مهندسان باید در نظر گرفتن هر یک از موارد فوق اقدام به کالبره کردن و جانمایی پیش رانه در محفظه موتور در یک اندازه مشخص می کنند. یکی از مولفه های بسیار مهم پایداری، کم بودن ارتفاع مرکز ثقل خودرو است. از سویی تمایل مرکز ثقل به سمت جلو خودرو است. مهندسان با بررسی این حالت در خودرویی که شاید پایداری مناسبی نداشته باشد اینان را به افزایش آن باشد، اقدام به نصب پیش رانه در سطح پایین محفظه موتور می کنند. همچنین یکی از مزایای این نوع طراحی افزایش ایمنی سر نشینان و عابر پیاده است. زیرا در زمان برخورد با عابر، مقدار صدمه وارده کاهش می یابد. تنها ضعفی که شاید این گونه جانمایی در پیش رانه ایجاد کند، احتمال آسیب دیدن قطعات الکترونیکی و مکانیکی پیش رانه در صورت عبور خودرو در ارتفاع زیاد آب است. با این همه استانداردها به روشه خودرو سازی تأکید ویژه ای بر ایمنی سر نشینان داخل کابین خودرو و عابران پیاده دارد. بنابراین کاهش سطح قرارگیری موتور به منظور افزایش ایمنی و پایداری خودرو خواهد بود. امروزه این مهم در بسیاری از محصولات خودروسازان مطرح جهانی نیز حفظ شده و همان طور که گفته شد به منظور رعایت استانداردهای ایمنی خودرو است. از سویی دیگر برای افزایش ایمنی خودرو از سیستم های الکترونیکی در آن استفاده می شود که به خوبی ایمنی و پایداری خودرو را در بهترین حالت ممکن حفظ می کند.



کشف ۱۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در اردبیل

در راستای اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموران انتظامی شهرستان اردبیل موفق به کشف ۱۰۰ حلقه لاستیک قاچاق از یک دستگاه خودرو نیشان شدند. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، اردبیل: سرهنگ منیر فرمانده انتظامی شهرستان اردبیل گفت: «در راستای

اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموران انتظامی شهرستان اردبیل موفق به کشف ۱۰۰ حلقه لاستیک قاچاق از یک دستگاه خودرو نیشان شدند. «فرمانده انتظامی استان از شهروندان خواست هرگونه موضوع و موارد مشکوک را از طریق تماس با سامانه ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

همسایه‌هایی که بیشتر از ما به فکر فراتر رفتن از تامین نیاز داخل بودند؛

پاکستان هم به جمع کشورهای صادرکننده تایر پیوست



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«به گزارش «arabnews.pk» رسانه‌های دولتی پاکستان گزارش دادند که یک شرکت مشترک پاکستانی-چینی به نام Service Long March (SLM) Tyres، تولید تایر داخلی پاکستان را افزایش داده و وابستگی این کشور به واردات را کاهش خواهد داد. این گزارش بیش از یک هفته پس از آن منتشر می‌شود که شرکت تایر سازی SLM در عرضه اولیه سهام خود در بورس اوراق بهادار پاکستان (PSX) مبلغ ۷.۷۸ میلیارد روپیه (۲۸ میلیون دلار) جمع‌آوری کرد که PSX آن را بزرگ‌ترین عرضه اولیه سهام بخش خصوصی در تاریخ این کشور توصیف کرد. شرکت تایر سازی SLM در سال ۲۰۲۰ به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری مشترک بین شرکت تایر سازی Chaoyang Long March چین و شرکت‌های Service Industries Limited و Myco Corporation پاکستان تأسیس شد. این شرکت تایرهای رادیال برای خودروهای تجاری سنگین تولید می‌کند و فناوری پیشرفته چینی را با قابلیت‌های تولید محلی در پاکستان ترکیب می‌کند. رادیو دولتی پاکستان به نقل از مقامات گزارش داد: «این سرمایه‌گذاری به افزایش ظرفیت تولید تایر محلی، کاهش وابستگی به واردات و افزایش پتانسیل صادرات کمک خواهد کرد و این تحول به‌عنوان بازتابی از آینده‌ای امیدوارکننده برای همکاری پاکستان و چین در سرمایه‌گذاری، رشد صنعتی و ادغام مالی تلقی می‌شود.» چین متحد و سرمایه‌گذار اصلی در پاکستان است و بیش از ۶۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در پروژه‌های جاده‌ای، زیرساختی و توسعه‌ای



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنئو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







به صورت لحظه‌ای محاسبه کرده و نیروی ترمز را با دقت بسیار بالا میان چهار چرخ توزیع می‌کند. نتیجه این فناوری، کاهش محسوس مسافت توقف، افزایش پایداری خودرو در ترمزگیری‌های شدید و عملکرد یکپارچه در سطوح مختلف جاده است. عملکرد این مجموعه نیز چشمگیر است؛ فراری اعلام کرده پوروسانگونه تنها در ۲۲.۸ متر از سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت به توقف کامل می‌رسد. هماهنگی کامل میان ترمزها، سامانه چهار چرخ محرک، تعلیق فعال و کنترل الکترونیکی خودرو باعث شده پوروسانگونه با وجود ابعاد بزرگ‌تر نسبت به دیگر محصولات فراری، همچنان یکی از بهترین عملکردهای ترمزگیری را در میان خودروهای سوپراسپرت و لوکس جهان ارائه دهد.

سیستم ترمز فراری پوروسانگونه یکی از پیشرفته‌ترین مجموعه‌های ترمز نصب‌شده روی یک خودرو جاده‌ای است و برای کنترل خودرویی با موتور V12 و قدرت ۷۲۵ اسب بخار توسعه یافته است. این خودرو به دیسک‌های کربن-سرامیکی برمبو مجهز شده که در جلو ابعاد ۳۹۸ میلی‌متر و در عقب ۲۸۰ میلی‌متر دارند. استفاده از این دیسک‌ها علاوه بر کاهش جرم فزیندی نشده، مقاومت بسیار بالایی در برابر افزایش دما و افت عملکرد ترمز در رانندگی پر فشار ایجاد می‌کند. فراری برای پوروسانگونه از سامانه Brake-by-Wire همراه با نسل جدید ABS Evo که با همکاری بوش توسعه یافته، استفاده کرده است. این سیستم با دریافت اطلاعات از سامانه کنترل پایداری، میزان چسبندگی هر چرخ را



ترمز فوق پیشرفته بلندقامت «فراری»

در گفت‌وگو با یک پیشکسوت صنعت قطعه مطرح شد؛

خطر توقف خطوط تولید با کمبود حتی یک قطعه

اختلال در واردات، کمبود مواد اولیه و تخصیص نامنظم ارز، تولید خودرو را از قطعه‌ساز تا خوروساز با چالش روبه‌رو کرده است



«زنجیره تامین خودرو این روزها با چالش‌هایی مانند کمبود قطعه، نوسان ارز و دشواری در تامین مواد اولیه روبه‌رو است؛ مسائلی که می‌تواند روند تولید را با کندی و حتی وقفه همراه کند. وجود خودروهای ناقص در پارکینگ‌ها، وایستگی بخشی از محصولات به واردات و نگرانی از فشارهای قیمتی، تصویر آینده این صنعت را با ابهام‌هایی همراه کرده است. در چنین فضایی، هماهنگی در تصمیم‌گیری می‌تواند نقش مهمی در کاهش آسیب‌ها و حفظ ثبات تولید داشته باشد.

نبود برنامه‌ریزی در زنجیره تولید خودرو

محمود نجفی‌سهی، تولیدکننده قطعات خودرو با اشاره به قابل پیش‌بینی بودن مشکلات تامین مواد اولیه مورد نیاز صنعت خودرو به «دنیای خودرو» گفت: «بخش مهمی از مشکلات امروز قطعه‌سازان و خوروسازان از قبل قابل پیش‌بینی بود؛ اما متأسفانه سازمان‌های مسئول، از جمله وزارت صنعت و بانک مرکزی، همراهی و برنامه‌ریزی لازم را انجام ندادند. مساله فقط این نیست که یک خودرو به دلیل نبود یک قطعه فروش نرود؛ در صنعت خودرو، نبود حتی یک قطعه کوچک هم می‌تواند خط تولید یک مدل خودرو را متوقف کند و روند تولید، فروش و تحویل را به هم بزند.» وی با اشاره به وایستگی بخشی از خودروها به قطعات وارداتی افزود: «بخش قابل توجهی از خودروهایی که امروز در کشور تولید یا مونتاژ می‌شوند، به صورت CKD وارد ایران شده‌اند. این خودروها برای تکمیل و عرضه به بازار، به قطعاتی نیاز دارند که یا وارداتی هستند یا تولید داخل آن‌ها به مواد اولیه خارجی وابسته است. بنابراین وقتی در تامین ارز، واردات یا مواد اولیه اختلال ایجاد می‌شود، مشکل فقط برای قطعه‌ساز باقی نمی‌ماند، بلکه به‌طور مستقیم به خوروساز و در نهایت به بازار خودرو منتقل می‌شود.»

این قطعه‌ساز با اشاره به اثر این وضعیت بر قیمت خودرو تصریح کرد: «به تازگی پیمای دیدم که در آن نوشته شده بود بیشترین نرخ تورم مربوط به خودرو بوده است؛ البته من درباره صحت آن اظهار نظر قطعی نمی‌کنم؛ اما اگر بحران تامین قطعه و مواد اولیه هم به این وضعیت اضافه شود، فشار تورمی در صنعت خودرو بیشتر می‌شود. صنعت خودرو تازه در حال خروج از یک شرایط سخت بوده؛ اما ادامه این روند می‌تواند دوباره آن را به همان وضعیت نامطلوب گذشته برگرداند.»

اختلال در تولید تا پارکینگ خوروساز

نجفی‌سهی با تأکید بر نبود برنامه‌ریزی منسجم در حوزه واردات و تولید اظهار داشت: «متأسفانه در کشور ما برای بسیاری از مسائل اقتصادی و صنعتی، برنامه عملیاتی مشخصی وجود ندارد. این در حالی است که بخش قابل توجهی از مشکلات ارزی، وارداتی و اقتصادی از قبل قابل پیش‌بینی است و نباید بدون آمادگی با آن‌ها مواجه شویم. ممکن است برخی حوادث طبیعی مانند سیل قابل پیش‌بینی نباشد؛ اما محدودیت‌های ارزی، دشواری واردات و افزایش هزینه‌های تولید، موضوعاتی نیستند که ناگهان و بدون هیچ نشانه‌ای ایجاد شوند.»

این تولیدکننده قطعات خودرو با اشاره به ضرورت مدیریت واردات خودروهای CKD افزود: «وقتی می‌دانیم منابع ارزی محدود است، باید برای واردات خودروهای CKD سقف و زمان‌بندی مشخصی تعیین شود. برای نمونه، اگر یک خوروساز قصد واردات ۳۰ هزار دستگاه را دارد، بهتر است ابتدا مجوز واردات ۱۰ هزار دستگاه صادر شود و پس از تامین ارز، قطعات و زیرساخت‌های لازم، درباره مرحله بعد تصمیم‌گیری شود. نباید اجازه داد حجم زیادی از خودرو وارد کشور شود و بعد، خوروساز برای تامین ارز، قطعات، مواد اولیه یا داخلی‌سازی بخشی از آن‌ها با مشکل مواجه شود.»

وی با اشاره به خودروهای ناقص موجود در پارکینگ‌ها تصریح کرد: «نتیجه این بی‌نامه‌گی، پارکینگ‌هایی است که از خودروهای نیمه‌کاره پر شده‌اند؛ خودروهایی



پیامدهای اقتصادی توقف تولید

نجفی‌سهی با اشاره به پیامدهای کاهش تولید بر اشتغال تصریح کرد: «وقتی تولید کاهش پیدا می‌کند، نخستین اثر آن بر نیروی کار ظاهر می‌شود. کارگری که بیکار می‌شود، دیگر حق بیمه‌ای به صندوق تامین اجتماعی واریز نمی‌کند، اما در مقابل ممکن است نیازمند دریافت بیمه بیکاری شود. بنابر این هر بیکار، از دو جهت به تامین اجتماعی فشار وارد می‌کند؛ هم ورودی صندوق کم می‌شود و هم خروجی آن افزایش پیدا می‌کند.»

وی با اشاره به وضعیت صندوق‌های بیمه‌ای افزود: «ممکن است خروجی تامین اجتماعی برای پرداخت مستمرها و تعهدات، بیش از ورودی آن است. اگر این روند تشدید شود و تامین اجتماعی حتی یک یا دو ماه نتواند حقوق بازنشتگان را پرداخت کند، خانواده‌های بسیاری دچار مشکل جدی خواهند شد. بسیاری از بازنشتگان تنها به همین حقوق وابسته هستند و منبع درآمد دیگری ندارند. بنابراین بی‌توجهی به تولید، فقط به کارخانه و کارفرما آسیب نمی‌زند، بلکه مستقیماً به زندگی کارگر، بازنشسته و خانواده‌های آن‌ها ضربه می‌زند.»

این تولیدکننده قطعات خودرو با تأکید بر لزوم تخصیص برنامه‌ریزی‌شده ارز اظهار داشت: «ما نمی‌گوییم ارز به‌صورت نامحدود در اختیار تولید قرار بگیرد؛ می‌گوییم همین ارز محدود نیز باید با برنامه تخصیص داده شود. وقتی تولیدکننده نداند مواد اولیه خواهد داشت یا نه، وقتی قطعه‌ساز نداند می‌تواند واردات انجام دهد یا نه و وقتی خوروساز نداند قطعات مورد نیازش تامین می‌شود یا نه، همه زنجیره تولید در بلاتکلیفی قرار می‌گیرد.»

است که با تمام توان تلاش می‌کند کارخانه را سرپا نگه دارد. این موضوع فقط مربوط به من یا یک واحد تولیدی خاص نیست؛ بسیاری از تولیدکنندگان برای حفظ نیروهای خود، سلامت، سرمایه و آرامش‌شان را پای کار گذاشته‌اند؛ چراکه از بیکار شدن کارگران‌شان شرم‌مندی می‌شوند. با این حال، روند کاهش تولید و افزایش بیکاری آغاز شده و دیگر فقط یک هشدار برای آینده نیست.»



بسیاری از کارگران برای تامین هزینه‌های زندگی به کارهای جانبی مانند جابه‌جایی کالا و مسافر روی می‌آورند. اگر سازوکاری فراهم شود که کارگر بتواند در همان محیط تولید ساعت بیشتری کار کند و متناسب با آن دستمزد بیشتری بگیرد، هم زندگی او بهتر اداره می‌شود و هم تیراژ تولید کشور رشد می‌کند

که فقط به دلیل نبود چند قطعه امکان تکمیل و عرضه ندارند. این وضعیت سرمایه‌خودروساز را متوقف می‌کند و به قطعه‌سازان، پیمانکاران و بازار مصرف نیز آسیب می‌زند. صنعت خودرو زنجیره‌ای بهم‌پیوسته است و مشکل در هر بخش، به سرعت به بخش‌های دیگر منتقل می‌شود.»

نقش بانک مرکزی و فشار تورم بر تولید

این تولیدکننده قطعات خودرو با اشاره به نقش سیاست‌های ارزی در وضعیت فعلی صنعت خودرو به «دنیای خودرو» گفت: «برخلاف تصور رایج که همواره تورم را عامل اصلی افزایش نرخ ارز می‌دانند، از نگاه من، دولت و بانک مرکزی نقش تعیین‌کننده‌ای در مدیریت بازار ارز دارند. بازار به تنهایی نرخ ارز را تعیین نمی‌کند. وقتی نرخ ارز در مسیر افزایش قرار می‌گیرد و بانک مرکزی سکوت می‌کند یا مداخله موثری انجام نمی‌دهد، طبیعی است که قیمت‌ها بالا برود و در نهایت، بیشترین فشار بر تولیدکننده وارد شود.» نجفی‌سهی با اشاره به تأثیر بی‌ثباتی اقتصادی بر قیمت کالاها افزود: «وقتی نظارت کافی وجود نداشته باشد، هر کسی که کالایی در اختیار دارد، تلاش می‌کند آن را با هر قیمتی که می‌تواند بفروشد. این مساله فقط مربوط به خودرو نیست و در کالاهای اساسی هم دیده می‌شود. امروز حتی درباره نان که همیشه یکی از حساس‌ترین و اصلی‌ترین اقلام مصرفی مردم بوده، شاهد افزایش قیمت و کاهش وزن هستیم. وقتی چنین وضعیتی برای یک کالای اساسی رخ می‌دهد، طبیعی است که در مواد اولیه، انرژی، خدمات و سایر هزینه‌های تولید نیز فشار بیشتری ایجاد شود.» وی با تأکید بر دشواری حفظ تولید اظهار داشت: «مشکل اصلی امروز تولیدکننده این

ضرورت اولویت‌بندی برای تولید داخل این پیشکسوت صنعت قطعه با اشاره به راهکارهای عبور از بحران گفت: «مسئولان باید شجاعت تصمیم‌گیری داشته باشند و متناسب با شرایط موجود، برای حفظ تولید برنامه‌ای روشن تدوین کنند. نمی‌توان فعالیت واحدهای تولیدی را تا زمان برطرف شدن مشکلات خارجی، سیاسی یا ارزی متوقف نگه داشت. اگر قرار است این وضعیت ادامه پیدا کند، باید پیامدهای آن از قبل پیش‌بینی و راهکارهای عملی برای حمایت از تولید اجرا شود. توقف تولید، پیامدهای اقتصادی، اجتماعی، بیمه‌ای و مالیاتی گسترده‌ای به دنبال دارد؛ در مقابل، رونق تولید و اشتغال می‌تواند بخشی از آسیب‌ها و فسادهای اجتماعی را کاهش دهد.»

نجفی‌سهی با اشاره به اشتغال‌زایی گسترده صنعت خودرو افزود: «صنعت خودرو با مجموعه بزرگی از صنایع و واحدهای تولیدی ارتباط دارد. به همین دلیل، اختلال در تولید خودرو فقط یک کارخانه را متوقف نمی‌کند، بلکه ده‌ها صنعت و صدها واحد کوچک و متوسط را که در زنجیره تامین آن فعالیت می‌کنند، تحت تأثیر قرار می‌دهد. حمایت از تولید خودرو، حمایت از یک صنعت منفرد نیست، بلکه به معنای حفظ شبکه گسترده‌ای از اشتغال و فعالیت‌های اقتصادی است.»

این تولیدکننده قطعات خودرو با انتقاد از گسترش واردات خودروهای CKD تصریح کرد: «در شرایط محدودیت ارزی، نباید اجازه داده می‌شود خودروهای CKD در چنین حجمی وارد کشور شوند. بهتر بود منابع ارزی به خوروسازانی اختصاص پیدا می‌کرد که محصولاتشان ۷۰ تا ۸۰ درصد داخلی‌سازی شده و تنها برای تامین ۲۰ درصد قطعات به واردات نیاز دارند. در این صورت، امکان تداوم تولید برای یک یا دو سال فراهم می‌شد.»

وی با اشاره به مشکلات خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی اظهار داشت: «اگر قطعات یدکی این خودروها تامین نشود، حتی خرابی یک چراغ نیز می‌تواند مالکان را با مشکل روبه‌رو کند. منابع ارزی مصرف‌شده در این بخش می‌توانست صرف حفظ تولید داخل شود. ما میان بد و بدتر، تصمیم نادرستی گرفتیم و به وضعیت دشوارتری رسیدیم.»

راهکار افزایش بهره‌وری نیروی کار

نجفی‌سهی با اشاره به هشدارهای مکرر فعالان تولید به «دنیای خودرو» گفت: «سال‌هاست تولیدکنندگان درباره مشکلات صنعت هشدار می‌دهند، می‌نویسند، راهکار ارائه می‌کنند و پیامدهای ادامه این وضعیت را توضیح می‌دهند. بنابراین نمی‌توان گفت مسئولان از مسائل بی‌خبرند. کاهش اشتغال، فشار بر تولیدکننده و اختلال در زنجیره تولید کاملاً قابل مشاهده است. از نظر من، مشکل اصلی ناآگاهی نیست، بلکه بی‌توجهی به هشدارها و تجربه فعالان این حوزه است. حتی اگر حل کامل مشکلات ممکن نباشد، دست کم می‌توان بخشی از آن را مدیریت کرد، اما متأسفانه همان مقدار هم در عمل انجام نمی‌شود.»

وی با اشاره به تجربه خود در شورای عالی کار افزود: «زمانی که در شورای عالی کار حضور داشتیم، پیشنهادی را دنبال کردم که بر اساس آن به جای تمرکز صرف بر افزایش پایه حقوق، ساعت کار مفید افزایش یابد. اگر کار واقعی و موثر در واحدهای تولیدی بیشتر شود، هم حجم تولید بالا می‌رود، هم قیمت تمام‌شده کاهش پیدا می‌کند و هم کارگر می‌تواند درآمد بیشتری داشته باشد. حتی در آن مقطع لایحه‌ای در این زمینه تهیه شد و تا مجلس هم پیش رفت، اما به نتیجه نرسید.»

نجفی‌سهی با توضیح این پیشنهاد تصریح کرد: «امروز بسیاری از کارگران برای تامین هزینه‌های زندگی، بعد از ظهرها یا روزهای تعطیل به کارهای جانبی مانند جابه‌جایی کالا و مسافر روی می‌آورند. اگر سازوکاری فراهم شود که کارگر بتواند در همان محیط تولید، ساعت بیشتری کار کند و متناسب با آن دستمزد بیشتری بگیرد، هم زندگی او بهتر اداره می‌شود و هم تولید کشور افزایش می‌یابد.» وی در پایان تأکید کرد: «تولید باید محور تصمیم‌گیری اقتصادی باشد. وقتی تولید بلاتکلیف بماند، کارگر، کارفرما، خوروساز، قطعه‌ساز و مصرف‌کننده همگی آسیب می‌بینند. وضعیت امروز نتیجه هشدارهایی است که بارها مطرح شد، اما جدی گرفته نشد.»



وضعیت کولر اتوبوس‌های تهران پیش از ورود به فصل تابستان بررسی شد



مسعود سلیم جوهری، معاون بهره‌برداری شرکت واحد اتوبوسرانی تهران درباره گلبه‌های شهروندان از غیرفعال بودن یا عملکرد نامناسب سیستم تهویه برخی اتوبوس‌های تندرو اظهار کرد: «شرکت واحد اتوبوسرانی تهران هم‌ساله از ابتدای فصل بهار، پیش از آغاز گرمای تابستان، برنامه سرویس، بازرینی و راه‌اندازی سیستم‌های تهویه مطبوع تمامی اتوبوس‌های مجهز به کولر را اجرا می‌کند.» وی افزود: «در کنار این اقدام، اکیب‌های تعمیراتی بخش خصوصی و واحدهای خدمات پس از فروش شرکت‌های خودرو ساز نیز در تعمیر گاه‌ها مستقر می‌شوند تا در صورت بروز خرابی، تعمیرات با اولویت انجام شود. در صورت تامین قطعات مورد نیاز، اتوبوس‌های دارای نقص فنی

حداکثر ظرف ۷۲ ساعت به چرخه خدمت‌بازی می‌گردند.» سلیم جوهری درباره ضعف سرمایش برخی اتوبوس‌های برقی جدید، به‌ویژه در شرایط اوج گرما و ازدحام مسافر گفت: «اتوبوس‌های برقی هائیکر به سیستم تهویه مطبوع استاندارد، شیشه‌های دوجداره دودی و پرده‌های آفتاب‌گیر مجهز هستند و هرگونه نقص احتمالی در بخش سرمایش از طریق خدمات پس از فروش شرکت سازنده برطرف می‌شود.» وی تصریح کرد: «پیش از آغاز فصل گرما، همه این اتوبوس‌ها سرویس دوره‌ای شامل بازدید فیلترها و کندانسورها را پشت سر گذاشته‌اند تا آمادگی کامل ناوگان برای روزهای گرم سال فراهم شود.»

ایدر و نظم‌بخشی به بازار نوسازی ناوگان را دنبال می‌کند؛

شفافیت در بازار اسقاط بانسخه الکترونیکی

بازار گواهی اسقاط خودرو که در سال‌های اخیر به یکی از ارکان اصلی اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو و نوسازی ناوگان فرسوده تبدیل شده، در آستانه ورود به مرحله‌ای جدید از نظارت و شفافیت است. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با انتشار دواطلاعه، از یک سو اجرای زیرساخت صدور صورتحساب الکترونیکی در معاملات گواهی اسقاط را در دستور کار قرار داده و از سوی دیگر نسبت به الزامات قانونی تامین گواهی اسقاط برای خریداران خودروهای عرضه‌شده توسط سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی هشدار داده است؛ دو اقدامی که می‌تواند بر روند واردات خودرو، بازار گواهی اسقاط و فرآیند نوسازی ناوگان کشور اثرگذار باشد.

شفافیت؛ حلقه مفقوده بازار گواهی اسقاط با افزایش واردات خودرو و اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو، نقش گواهی اسقاط بیش از گذشته پررنگ شده است. هر خودرو وارداتی غیر برقی و غیر هیبریدی برای شماره‌گذاری نیازمند تامین تعداد مشخصی گواهی اسقاط است و همین موضوع موجب شده است بازار خرید و فروش این گواهی‌ها به یکی از بخش‌های مهم زنجیره واردات خودرو تبدیل شود. با این حال، نبود زیرساخت‌های یکپارچه، اختلاف در ثبت اطلاعات و دشواری نظارت بر گردش مالی، همواره چالش‌های این حوزه بوده است.

در همین راستا، ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده که زیرمجموعه ایدرو به‌شمار می‌رود، تصمیم گرفته است با اتصال فرآیند صدور صورتحساب‌ها به سامانه مودیان، شفافیت مالی در این بازار را افزایش دهد. هدف اصلی این اقدام، استانداردسازی فرآیندهای مالی، کاهش خطاهای ثبت اطلاعات و فراهم شدن امکان رصد دقیق معاملات گواهی اسقاط عنوان شده است.

به اعتقاد کارشناسان، اجرای چنین سامانه‌ای علاوه بر تسهیل نظارت دستگاه‌های اجرایی، می‌تواند از ایجاد اختلافات مالی میان فعالان این بازار جلوگیری کرده و اطلاعات دقیق‌تری از حجم معاملات و گردش مالی گواهی‌های اسقاط در اختیار سیاست‌گذاران قرار دهد.

سامانه مودیان؛ گام جدید برای شفافیت مالی بر اساس اطلاعی منتشر شده، ستاد نوسازی ناوگان از شرکت‌های دارای مجوز معتبر معتمد مالیاتی دعوت کرده است برای ایجاد زیرساخت صدور صورتحساب الکترونیکی در فرآیند عرضه و تقاضای گواهی اسقاط اعلام آمادگی کنند.

در این طرح، شرکت منتخب موظف خواهد بود زیرساختی فراهم کند که تمامی ذی‌نفعان بتوانند به صورت پایدار به سامانه مودیان متصل شده و صورتحساب‌های الکترونیکی خود را مطابق ضوابط سازمان امور مالیاتی صادر کنند. ایدرو اعلام کرده است که ایجاد سازوکار یکپارچه برای پایش و کنترل فرآیندهای مالی، انطباق کامل با الزامات بانک مرکزی در حوزه مبارزه با پولشویی، جلوگیری از تراکنش‌های صوری و افزایش قابلیت ردیابی اطلاعات مالی از مهم‌ترین اهداف اجرای این پروژه است. همچنین مدیریت نوسازی ناوگان کاهش مغایرت‌های مالیاتی، افزایش دقت در گزارش‌دهی مالی و فراهم شدن امکان تصمیم‌گیری مبتنی بر داده را از دیگر مزایای این طرح عنوان کرده است؛ موضوعی که در صورت اجرای صحیح، می‌تواند ساختار بازار گواهی اسقاط را از یک بازار سنتی به بازاری شفاف و مبتنی بر داده تبدیل کند.

مبارزه با پولشویی و کاهش تخلفات

یکی دیگر از محورهای مهم این پروژه، کنترل دقیق تر تراکنش‌های مالی مرتبط با گواهی اسقاط است. طی سال‌های گذشته همواره یکی از دغدغه‌های دستگاه‌های نظارتی، امکان ثبت تراکنش‌های غیر واقعی یا ایجاد مغایرت در مبادلات مالی بوده است.

از همین رو، اتصال این فرآیند به سامانه مودیان علاوه بر تسهیل امور مالیاتی، امکان رهگیری دقیق معاملات را نیز فراهم خواهد کرد. براساس شرایط اعلام‌شده، شرکت‌های متقاضی باید علاوه بر خورداری از مجوز معتمد مالیاتی، توانایی ارائه سامانه‌های امن، پشتیبانی فنی گسترده و رعایت کامل الزامات محرمانگی اطلاعات را نیز اثبات کنند. به گفته مسئولان، شرکت‌های واجد شرایط تا پایان وقت اداری پنجم مردادماه سال جاری فرصت دارند پیشنهادهای خود را به دبیرخانه مدیریت نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده ارائه کنند.

هشدار به خریداران خودروهای اموال تملیکی هم‌زمان با آغاز فرآیند ایجاد زیرساخت‌های جدید برای ساماندهی بازار گواهی اسقاط، ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده در اطلاعیه‌ای دیگر، خریداران خودروهای عرضه‌شده توسط سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی را نسبت به الزامات قانونی تامین گواهی اسقاط آگاه کرد.

این اطلاعیه در شرایطی منتشر شده که در برخی مزایده‌های اخیر، متقاضیان تنها با در نظر گرفتن قیمت پایه خودرو اقدام به ارائه پیشنهاد کرده‌اند و پس از برنده شدن، با هزینه‌های قانونی دیگری از جمله هزینه تامین گواهی اسقاط مواجه شده‌اند. به همین دلیل، ایدرو تأکید کرده است که تمامی متقاضیان باید پیش از حضور در مزایده، مفاد ماده (۸) آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو و تبصره‌های مرتبط با آن را به دقت مطالعه کنند. براساس این قانون، واردکنندگان خودروهای غیر برقی و غیر هیبریدی مکلف هستند متناسب با نوع خودرو، رتبه اثرزری، ارزش خودرو و نوع وسیله نقلیه، تعداد مشخصی گواهی اسقاط تهیه کنند. این الزام بخشی از سیاست‌های دولت برای خروج خودروهای فرسوده از چرخه حمل و نقل و کاهش مصرف سوخت و آلایندگی هوا محسوب می‌شود.



خودروهای کارکرده؛ گواهی اسقاط بیشتر مطابق تبصره (۱) ماده (۸) آیین‌نامه اجرایی، اگر خودرو وارداتی کارکرده باشد و حداکثر دو سال از تاریخ تولید آن گذشته باشد، تعداد گواهی اسقاط مورد نیاز برای خودروهای سواری و موتورسیکلت ۵۰ درصد و برای خودروهای سنگین، کامیون و کشنده ۲۵ درصد بیش از مقدار تعیین‌شده در جدول قانونی خواهد بود.

همچنین براساس تبصره (۲)، اگر بیش از دو سال و حداکثر پنج سال از تاریخ ساخت خودرو گذشته باشد، میزان گواهی اسقاط مورد نیاز برای خودروهای سواری و موتورسیکلت دو برابر مقدار پایه و برای خودروهای سنگین، کامیون و کشنده ۵۰ درصد بیشتر از مقدار تعیین‌شده خواهد بود.

این موضوع نشان می‌دهد که سیاست‌گذار تلاش کرده است با افزایش هزینه واردات خودروهای کارکرده، واردات خودروهای جدیدتر و کم‌مصرف‌تر را تشویق کند و در عین حال روند خروج خودروهای فرسوده از ناوگان کشور را نیز سرعت ببخشد.

هزینه‌ای که نباید از محاسبات حذف شود کارشناسان معتقدند یکی از مهم‌ترین نکاتی که خریداران خودروهای اموال تملیکی باید به آن توجه داشته باشند، محاسبه تمامی هزینه‌های قانونی پیش از شرکت در مزایده است. در بسیاری از موارد، قیمت نهایی خرید خودرو و تنها به مبلغ پیشنهادی در مزایده محدود نمی‌شود و هزینه‌هایی مانند گواهی اسقاط، عوارض، مالیات و سایر الزامات قانونی نیز باید به آن اضافه شود. از این رو، ستاد نوسازی ناوگان تأکید کرده است متقاضیان پیش از ارائه پیشنهاد قیمت، تمامی این هزینه‌ها را در محاسبات اقتصادی خود لحاظ کنند تا پس

از برنده شدن در مزایده با افزایش غیرمنتظره هزینه‌ها مواجه نشوند

تأثیر بر بازار اسقاط و واردات خودرو اجرای هم‌زمان این دو برنامه را می‌توان بخشی از سیاست دولت برای ساماندهی بازار اسقاط خودرو دانست. بازار گواهی اسقاط در سال‌های اخیر با افزایش تقاضا ناشی از واردات خودرو، اهمیت بیشتری پیدا کرده و به همین دلیل، ایجاد شفافیت در معاملات، جلوگیری از تخلفات مالی و ساماندهی گردش اطلاعات می‌تواند نقش مهمی در ثبات این بازار ایفا کند. از سوی دیگر، اطلاع‌رسانی دقیق درباره الزامات قانونی نیز می‌تواند از بروز اختلافات میان خریداران، واردکنندگان و دستگاه‌های اجرایی جلوگیری کند. هرچه فعالان بازار با قوانین و هزینه‌های واقعی واردات آشنا تر باشند، تصمیم‌گیری اقتصادی نیز با دقت بیشتری انجام خواهد شد کارشناسان بر این باورند که توسعه زیرساخت‌های الکترونیکی در کنار اجرای دقیق قانون ساماندهی صنعت خودرو، علاوه بر افزایش شفافیت، امکان سیاست‌گذاری دقیق‌تر در حوزه نوسازی ناوگان را نیز فراهم می‌کند. اطلاعات برخط از معاملات گواهی اسقاط، حجم تقاضا، میزان عرضه و گردش مالی می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری‌های آینده برای تنظیم بازار باشد.

حرکت به سوی بازار شفاف‌تر اگرچه موفقیت این طرح به کیفیت اجرای زیرساخت‌های فنی و همکاری تمامی ذی‌نفعان وابسته است، اما آغاز فرآیند الکترونیکی شدن معاملات گواهی اسقاط را می‌توان گامی در جهت هوشمندسازی این بازار دانست. بازاری که در سال‌های آینده با توسعه واردات خودرو و اجرای برنامه‌های نوسازی ناوگان، نقش پررنگ‌تری در صنعت خودرو کشور خواهد داشت. در کنار این اقدام، تأکید بر رعایت الزامات قانونی از سوی خریداران خودروهای عرضه‌شده در مزایده‌های سازمان اموال تملیکی نیز نشان می‌دهد سیاست‌گذار تلاش دارد از بروز ابهام در فرآیند خرید، شماره‌گذاری و واردات خودرو جلوگیری کند. در صورت اجرای کامل این برنامه‌ها، انتظار می‌رود علاوه بر کاهش تخلفات و افزایش شفافیت، فرآیند اسقاط خودروهای فرسوده نیز با سرعت و نظم بیشتری دنبال شود؛ موضوعی که می‌تواند به نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور و هم به بهبود کیفیت محیط‌زیست و کاهش مصرف سوخت کمک کند



صنایع خودروهای آزادگان



در انتظار ماجراجویی

۵ سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر گارانتی

212



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۸ تیرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۳۳

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
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلورد
Billboard

سالن موسیقی متحرک با آئودی

«کمپین تبلیغاتی سیستم صوتی آئودی S5 مدل ۲۰۲۶ بر تجربه شنیداری لوکس و فناوری پیشرفته تمرکز دارد. آئودی در این محصول از سیستم صوتی Bang & Olufsen Premium Sound با فناوری 3D Sound استفاده کرده که با توان ۸۱۰ وات و ۲۰ بلندگو، از جمله بلندگوهای یکپارچه در پشت سری صندلی‌های جلو، فضای کابین را به یک محیط صوتی فراگیر تبدیل می‌کند. در این کمپین، آئودی تأکید دارد که کیفیت صدا مانند عملکرد موتور و طراحی کابین، بخشی از تجربه رانندگی اسپرت S5 است. فناوری پردازش صدای سه‌بعدی، تفکیک دقیق فرکانس‌ها و جانمایی هوشمند بلندگوها، باعث می‌شود سر نشینان احساس حضور در یک سالن موسیقی حرفه‌ای را داشته باشند.»

خودرو؛ از کالای مصرفی تا کالای دست‌نیافتنی!

حرف آخر

The Last Word

نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه‌نگار



زمانی نه چندان دور، خرید خودرو برای بسیاری از خانواده‌های ایرانی، هر چند دشوار، اما امکان‌پذیر بود. یک کارمند یا کارگر با چند سال پس‌انداز و دریافت یک وام می‌توانست صاحب خودرویی شود که نیازهای روزمره خانواده را برطرف کند. امروز اما خودرو، بیش از آن که یک کالای مصرفی باشد، به کالایی سرمایه‌ای و برای بسیاری از خانواده‌ها به آرزویی دور از دسترس تبدیل شده است.

آن‌چه امروز بازار خودرو را به رکود کشانده، صرفاً افزایش قیمت‌ها نیست؛ بلکه شکاف عمیقی است که میان درآمد خانوار و بهای خودرو ایجاد شده است. وقتی قیمت یک خودرو اقتصادی چندین برابر درآمد سالانه یک خانواده است، دیگر نمی‌توان از بازار مصرف سخن گفت. در چنین شرایطی،

مصرف‌کننده واقعی به ناچار از بازار خارج می‌شود و جای او را انتظار، ناامیدی و تعویق خرید می‌گیرد. شاید برخی از کاهش معاملات و آرام‌تر شدن بازار به‌عنوان نشانه‌ای از موفقیت سیاست‌های تنظیم بازار یاد کنند؛ اما واقعیت چیز دیگری است. آرامش امروز بازار، بیش از آن که محصول افزایش عرضه یا اصلاح ساختار صنعت خودرو باشد، نتیجه کاهش قدرت خرید مردم است. بازاری که مشتری ندارد، طبیعتاً هیجان گذشته را نیز نخواهد داشت؛ اما این سکون، نشانه سلامت نیست؛ بلکه زنگ خطری برای اقتصاد خودرو است. از سوی دیگر، سیاست‌گذار همچنان میان دورویکرد در نوسان است؛ از یک سو بر واردات خودرو برای ایجاد رقابت تأکید می‌کند و از سوی دیگر، با تعرفه‌ها، محدودیت‌های ارزی و تصمیمات مقطعی، هزینه ورود خودرو را افزایش می‌دهد. در چنین فضایی نه تولیدکننده می‌تواند برای آینده برنامه‌ریزی کند، نه واردکننده چشم‌انداز روشنی پیش روی خود می‌بیند و نه مصرف‌کننده آمیدی به کاهش قیمت‌ها دارد.

واقعیت این است که مشکل اصلی بازار خودرو، کمبود خودرو نیست؛ کاهش «قدرت خرید» است. تا زمانی که درآمد خانوارها متناسب با تورم افزایش پیدا نکند، ثبات اقتصادی به بازار بازنگردد و سیاست‌های صنعت خودرو از تصمیمات روزمره فاصله نگیرد، حتی افزایش واردات نیز نمی‌تواند رویای خودرودار شدن طبقه متوسط را احیا کند.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار سیر صعودی داشت



کی‌ام‌سی T9 با ۷۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۶ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



لاماری ایما با ۳۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۷۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ریرا با ۱۲۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

یزد تایر



یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com

تحت لیسانس VREDESTEIN هُلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هُلند

UNIVERSE
225/55 R18new
جدیدYAZD TIRE
www.yric.com