

دنیای خودرو

دونیایک خودرو

دونیایک خودرو

تاکید رئیس ایدرو
بر تسریع و تسهیل
فرآیندهای نوسازی
ناوگان حمل و نقل

صفحه ۴

2554

دنیای خودرو

دونیایک خودرو

«گیلی» سدان
تمام اسپرت خانوادگی

صفحه ۱۲

استارت
Start

حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری

ترقی معکوس!

با نگاهی گذرا به فهرست کالاهای متبادله بین ایران و جمهوری خلق چین در اوایل دهه ۵۰ خورشیدی درمی‌یابیم که بیشتر کالاهای صادره از ایران به آن کشور رنگ و بوی صنعتی داشت؛ مانند اتوبوس‌های بنز نسل ۳۰۲ و یا برخی ماشین آلات کشاورزی و محصولات صنعتی و ...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

نرخ خدمات باید برای مشتری روشن باشد؛
«انعام» اجباری در کارواش‌ها
قانونی نیست

صفحه ۱۵

نسل جدید روانکارها
در راه است

صفحه ۴

شرایط فروش بدون قرعه‌کشی
۴ محصول سایپا اعلام شد

صفحه ۱۰

زنجیره تامین لاستیک در ۲۰۲۶
شکسته‌تر شد؛
تایر سازان جهان زیر فشار
تامین مواد اولیه

صفحه ۱۳

همراه با رشد ۱۰۵ درصدی محقق شد؛

فروش ۱۰۰ همتی خودرو سازان و قطعه سازان بورسی در تیر ماه

شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز بورسی در تیرماه عملکرد قابل توجهی در بخش فروش به ثبت رساندند؛ به‌طوری که مجموع فروش آن‌ها به ۹۹ هزار و ۷۱۲ میلیارد تومان رسید

مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل ایدرو
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»؛

اسقاط ۵۰۰ هزار خودرو و فرسوده
۱/۵ میلیارد لیتر صرفه جویی
سوخت به همراه دارد

صفحات ۳ و ۲

بازاریابی خلاقانه برای فروش بیشتر
خودروهای اسپرت به وقت «سوشی»!

«تویوتا» در رستوران‌های
سنتی هم به دنبال
مشتری است

صفحه ۶

«هیوندای» با محبوب‌ترین کراس اوور خود
وارد میدان رقابت می‌شود؛

زشت و زیبای
ظاهر جدید «توسان»

صفحه ۱۴

رئیس کمیسیون کیفیت و تعالی خودروانجمن صنایع همگن کشور:

مشکل ناترازی سوخت با شعار علیه صنعت خودرو بر طرف نمی‌شود

صفحات ۹ و ۸



اتمسفهان

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI



TIGARD

نماینده کد ۱۱۱۳ تیگارد موتور

فروش ویژه

TISSAN-S05



اقساط
۱۲ و ۲۴ ماهه



پیش پرداخت
۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان



ارتباط با ما
۰۲۱-۲۶۲۹۹۶۵۲

اتمسفهان
حس خوب، خرید مطمئن



را کسب کرده و مزدا اکنون بیش از هر رقیب دیگری نشان Top Safety Pick Plus را در سید خود دارد. البته مشکلات CX ۷۰ و CX ۹۰ تنها به ضعف تبلیغاتی محدود نمی‌شود. واردات از ژاپن باعث شده این مدل‌ها مشمول تعرفه‌ها شوند و حذف مشوق‌های دولتی برای نسخه‌های پلاگین-هیبرید نیز تقاضا را کاهش داده است. در کنار افت علاقه به مدل‌های گران‌تر، این عوامل فشار مضاعفی بر فروش وارد کرد. جالب آن‌که در همین زمان، یکی از قدیمی‌ترین محصولات مزدا یعنی Mazda۳ عملکردی کاملاً متفاوت داشته است. این مدل که از سال ۲۰۱۸ بدون تغییر اساسی در بازار حضور دارد، امسال رشد چشمگیری را تجربه کرده؛ فروش ژوئیه تقریباً ۸۸ درصد افزایش یافته و آمار سالانه نیز بارش ۲۸ درصدی همراه بوده است.

«مزدا با امید زیادی وارد بازار بزرگ SUVهای آمریکایی شد؛ اما محصول شاخص این برند یعنی CX ۷۰ و CX ۹۰ نتوانستند آن‌طور که انتظار می‌رفت توجه مشتریان را به خود جلب کنند. تازه‌ترین گزارش‌ها نشان می‌دهد فروش سمر دیف CX ۹۰ در نیمه نخست سال با افت ۲۴ درصدی به ۲۱ هزار و ۲۷۱ دستگاه رسیده و CX ۷۰ دوردیفه حتی وضع بدتری داشته و با سقوط ۲۹ درصدی تنها ۵ هزار و ۹۷۴ دستگاه فروش داشته است. این ارقام فاصله زیادی با اهداف مزدا دارد؛ اهدافی که با طراحی این دو مدل مخصوص بازار آمریکای ترسیم شده بود. مدیران مزدا می‌گویند مشکل را نه با تخفیف‌های بیشتر و نه با افزایش قدرت موتور حل خواهند کرد؛ بلکه قصد دارند با تاکید بر ایمنی و چندبهره‌رسانی محصول، اعتماد مشتریان را دوباره به خود جلب کنند. نمونه موفق این رویکرد، CX ۵ جدید است که اخیراً بالاترین رتبه موسسه IIHS

پرچمداران «مزدا» زمین گیر شدند!



مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ایدرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

اسقاط ۵۰۰ هزار خودرو فرسوده، ۱/۵ میلیارد لیتر صرفه‌جویی سوخت به همراه دارد

موتورسیکلت‌سازان موظف هستند ۲۰ درصد از تولید را به نوسازی و جایگزینی تخصیص دهند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل کشوری طی سال‌های گذشته از یک مساله صرفاً مرتبط با عمر وسایل نقلیه عبور کرده و امروز به یکی از مسائل مهم در حوزه مصرف سوخت، آلودگی هوا، ایمنی تردد و بهره‌وری اقتصادی تبدیل شده است. افزایش تعداد خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده در کنار محدودیت منابع سوخت و افزایش هزینه‌های نگهداری ناوگان، ضرورت اجرای یک برنامه منسجم برای خروج وسایل نقلیه فرسوده و جایگزینی آن‌ها با محصولات جدیدتر را بیش از گذشته نمایان کرده است. با این حال، اسقاط خودرو تنها با صدور بخشنامه و تعیین هدف کمی امکان‌پذیر نیست. مالک خودرو فرسوده زمانی برای تحویل وسیله نقلیه خود و ورود به فرآیند نوسازی ترغیب می‌شود که ارزش اقتصادی خودرو و مشوق‌های جایگزینی برای او جذاب باشد. از سوی دیگر، ظرفیت اسقاط نیز به شکل مستقیمی با میزان تولید و واردات خودرو ارتباط دارد؛ زیرا در بخش‌هایی از فرآیند، اسقاط با تولید و شماره‌گذاری خودروهای جدید پیوند خورده است. در چنین شرایطی، اصلاح آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، تعریف سازوکارهای جدید برای گواهی اسقاط موتورسیکلت، افزایش تسهیلات

نوسازی و توجه ویژه به اسقاط خودروهای سنگین می‌تواند مسیر جدیدی برای نوسازی ناوگان کشور ایجاد کند. اکنون هدف‌گذاری برای اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری مطرح شده است؛ هدفی که در صورت تحقق، به گفته مدیر ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده کشور، می‌تواند سالانه حدود ۱/۵ میلیارد لیتر صرفه‌جویی سوخت ایجاد کند. در همین زمینه، با محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) به گفت‌وگو پرداختیم:

با توجه به انتشار خبر اختصاص تسهیلات ۴۰۰ میلیون تومانی برای نوسازی و جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده، ابتدا درباره جزئیات این تسهیلات و تفاوت آن برای انواع وسایل نقلیه توضیح دهید. سقف تسهیلات برای موتورسیکلت‌های بنزینی و برقی، خودروهای گازسوز و تاکسی‌های برقی چقدر است و این تسهیلات با چه هدفی در نظر گرفته شده است؟

از ۴۰۰ میلیون تومان تا یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان تسهیلات برای نوسازی و جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده تخصیص یافته است. جهت نوسازی و جایگزینی وسایل نقلیه؛ موتورسیکلت بنزینی ۴۰۰ میلیون تومان، موتورسیکلت برقی ۵۰۰ میلیون تومان، خودرو گازسوز یک میلیارد تومان و تاکسی برقی یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان تسهیلات دریافت می‌کنند

از ابتدای سال جاری تاکنون چه تعداد وسیله نقلیه فرسوده اسقاط شده است؟ با توجه به این که دو ماه ابتدایی سال عملاً با تعطیلی و شرایط خاص مواجه بود، روند اسقاط در

ترقی معکوس

«با نگاهی گذرا به فهرست کالاهای متبادله بین ایران و جمهوری خلق چین در اوایل دهه ۵۰ خورشیدی درمی‌یابیم که بیشتر کالاهای صادره از ایران به آن کشور رنگ و بوی صنعتی داشت؛ مانند اتوبوس‌های بنز نسل ۳۰۲ و یا برخی ماشین‌آلات کشاورزی و محصولات صنعتی و ... در مقابل کالاهای چینی محصولات کشاورزی و مواد اولیه رشته‌های گوناگون تولیدی بود. البته در این نوشته چون هدف اصلی فراورده‌های خودرویی است، یادآور می‌شویم که همان محصولات صادرات خودرویی ما هم عمدتاً مونتاژی بود و نه طراحی و تولید داخلی. حالا پس از دهه صنعت خودرو چین قله‌های توسعه را یکی پس از دیگری فتح کرده و حتی بسیاری از کشورهای صاحب‌نام در صنعت خودرو جهان را پشت سر نهاده است. در مقابل ایران وابستگی هایش در این صنعت به کشوری مانند چین روز به روز بیشتر شده و می‌شود و این بهترین شاهد مثال در نوع نگرش به علل درک و فهم دلایل عقب‌ماندگی صنعت خودرو بین دو کشور است. عملکرد ما در زمینه صنعت خودرو به گونه‌ای بود که حاصل آن وضعیت فعلی ماست و حتی نشانه‌های صنعت‌زدایی را هم می‌توان در آن دید که نمونه بارز آن مکانیزم اختصاص ارز به واحدهای خودرو ساز است و متأسفانه به گونه‌ای در آمد که سهام شرکت‌های بعضی از خودروسازان زیانده را روی دست می‌پرند؛ در حالی که در دنیا چنین سابقه‌ای ندارد!

چيست اسرار خودروساز شدن فهم آن بهر ما میسر نیست؟ پس چرا بعد نیم قرن تمام مات این عصر ما به ما میسر نیست؟

حدود ۵۰ سال است که به کژراهه می‌رویم و آن را تکرار کرده و ادامه می‌دهیم و مصداق این ضرب‌المثل «ترقی معکوس کرده‌ایم» شده‌ایم و به رغم دیدن نتایج آن به عیان همچنان اصرار بر آزمودن آزمودن‌ها داریم؛ در حالی که کشورهای دیگر با سرعت برق و باد بدون فرصت‌سوزی مراحل توسعه را می‌پیمایند! بایسته‌هایی که اخیراً در گوشه و کنار کشور بین مسئولان سیاست‌گذار صنعتی بر گزار می‌شود همه نشانگر آن است که قصد تکرار آزمودن خطاهای گذشته را داریم!!

معلوم نیست تاریخ درباره صنعت خودرو ما چه قضاوت خواهد کرد؟ قطعاً خواهد گفت و نوشت: صنعتی داشتیم که به‌دست بخش خصوصی ایجاد شده بود و بعدها بنابر ضرورت انقلاب آن را دولتی کردیم. اما پس از حدود ۵۰ سال به دنبال چاره‌جویی برای یافتن بهترین راه‌حل خصوصی‌سازی هستیم. ما که از تکرار و تکرار خسته شده‌ایم و منتظر قضاوت تاریخ هستیم. نگارنده با نگرانی تفراتی هم به دیوان حضرت حافظ زد که کلام جان را فرموده بود:

نشان عهد و وفا نیست در تبسم گل بنال بلبل بیدل که جای فریاد است



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



تاخیر در عرضه نسخه سدان «کامارو»



«شورولت تصمیم گرفته عرضه نسخه سدان کامارو را به تاخیر بیندازد و این مدل تازه حالا قرار است به عنوان محصول سال ۲۰۲۹ وارد بازار شود. این خبر برای طرفداران کامارو که مدت‌هاست منتظر بازگشت این نام در قالبی متفاوت هستند، ناامیدکننده است؛ هر چند یک نکته مثبت وجود دارد: شورولت تأیید کرده که نسخه سدان همچنان با گیربکس دستی عرضه خواهد شد؛ ویژگی‌ای که در سال‌های اخیر به ندرت در میان خودروهای جدید دیده می‌شود. این پروژه بخشی از تلاش جنرال موتورز برای بازتعریف کامارو در قالبی خانوادگی‌تر و کاربردی‌تر است. در حالی که نسل کوپه و کانورتیبل کامارو به پایان خط تولید نزدیک شده، نسخه سدان قرار است جایگزینی مدرن باشد که بتواند هم جذابیت اسپرت

را حفظ کند و هم پاسخگوی نیازهای روزمره مشتریان باشد. منابع نزدیک به شرکت می‌گویند طراحی این مدل ترکیبی از زبان جدید شورولت و میراث کامارو خواهد بود، با خطوط تهاجمی‌تر و کابینی مجهز به فناوری‌های روز. تاخیر در عرضه، بخشی از بازنگری گسترده جنرال موتورز در برنامه‌های محصولی خود است. شرکت می‌خواهد مطمئن شود کامارو سدان نه تنها از نظر طراحی و عملکرد، بلکه از نظر کیفیت و تجربه رانندگی نیز در سطحی قرار گیرد که بتواند با رقبای مستقیم مانند دوج چارجر و حتی برخی مدل‌های اروپایی رقابت کند. حفظ گیربکس دستی در این میان یک پیام روشن برای علاقمندان رانندگی سنتی است: پیامی که نشان می‌دهد شورولت هنوز ارزش‌های کلاسیک را فراموش نکرده است

ماه‌های اخیر چگونه بوده و آیا با توجه به افت تولید خودروسازان، همچنان امکان دستیابی به اهداف برنامه هفتم توسعه وجود دارد؟

از ابتدای سال جاری تاکنون (به رغم تعطیلی ۲ ماه ابتدایی) ۵۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شده است. تلاش این است که براساس اصلاحیه آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی، هدف برنامه هفتم توسعه را محقق کنیم؛ اما خودروسازان تاکنون ۳۰ تا ۳۵ درصد افت تولید داشته‌اند. با توجه به این مساله و شرایط خاص کشور در چند ماه گذشته، میزان اسقاط خودروهای فرسوده در ماه‌های خرداد، تیر و مرداد رو به رشد بوده است. فرآیند اسقاط به گونه‌ای است که اگر التهایی در فضای اقتصادی وجود داشته باشد، سرمایه‌گذاران از سرمایه‌گذاری در این بخش خودداری می‌کنند. از سوی دیگر عدم تولید خودرو نیز با توجه به این که شماره گذاری خودرو منوط به اسقاط خودرو فرسوده است، در کاهش آمار اسقاط تأثیرگذار است. در بحث اسقاط با چند مانع مواجهیم؛ از جمله میزان تولید و واردات که اگر این بخش‌ها رونق نیابند، شرایط اسقاط خودرو نیز تا حدی سخت می‌شود.

در صورت تحقق هدف اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری، این میزان خروج خودروهای فرسوده از ناوگان چه اثری بر مصرف سوخت کشور خواهد داشت و بر آورد شما از میزان صرفه‌جویی سالانه چیست؟

اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده می‌تواند ۱،۵ میلیارد لیتر صرفه‌جویی سوختی در سال به همراه داشته باشد.

در حوزه موتورسیکلت‌های فرسوده، یکی از مشکلات اصلی پایین بودن جذابیت اقتصادی



به صورت مجزا تعریف خواهد شد. تلاش داریم طی هفته آینده رقم را اعلام کنیم که ۲۵ تا ۳۰ درصد قیمت موتورسیکلت نو را شامل خواهد شد و در تلاش هستیم قیمت اعلامی برای مالک جذاب باشد تا فرآیند اسقاط سرعت بگیرد. براساس تولید به میزان ۵۰۰ تا ۷۰۰ هزار دستگاه، موتورسیکلت‌سازان موظف هستند ۲۰ درصد از تولید را (حدود ۱۵۰ هزار دستگاه) به نوسازی و جایگزینی تخصیص دهند

اسقاط برای مالکان است. چه ساز و کاری برای اصلاح این وضعیت در نظر گرفته‌اید و گواهی اسقاط موتورسیکلت با چه نرخی تعیین خواهد شد؟ همچنین با توجه به تولید سالانه موتورسیکلت، چه میزان از تولید باید به نوسازی و جایگزینی اختصاص پیدا کند؟

در آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی، موارد مرتبط با گواهی اسقاط موتورسیکلت را به صورت مجزا تعریف کردیم. یعنی نرخ گواهی اسقاط موتورسیکلت

با توجه به نوسانات نرخ ارز و تأثیر آن بر قیمت خودرو و موتورسیکلت، این نوسانات چه اثری بر ارزش خودروهای فرسوده و انگیزه مالکان برای تحویل آن‌ها دارد؟ آیا در شرایط فعلی، ارزش اقتصادی اسقاط به اندازه‌ای هست که مالک را برای ورود به طرح نوسازی ترغیب کند؟

نوسان نرخ ارز برای خودروهای فرسوده بیشترین تأثیر را دارد و اگر جذابیت قیمت ایجاد نشود، ترغیب مالکان برای ارائه وسیله نقلیه جهت نوسازی یا اسقاط کاهش می‌یابد

تولید و واردات خودرو چه نقشی در ظرفیت اسقاط کشور دارد؟ با توجه به شرایط تولید امسال و هدف‌گذاری واردات، آیا اساساً ظرفیت لازم برای تحقق اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه وجود خواهد داشت؟

اگر واردات و تولید خودرو رشد داشته باشد (پیش‌فرض این است اگر ۱،۲ میلیون دستگاه خودرو تولید شود که بعید می‌دانم تا پایان سال این میزان به یک میلیون دستگاه برسد و ۷۰ هزار دستگاه نیز هدف‌گذاری واردات خودرو است) جمع تولید و واردات خودرو رقم قابل توجهی خواهد بود

در بخش خودروهای تجاری سنگین، وضعیت اسقاط کامیون‌ها و کشنده‌ها چگونه است؟ با توجه به اهمیت این ناوگان در مصرف سوخت و حمل و نقل کشور، تاکنون چه تعداد کامیون و کشنده اسقاط شده و هدف‌گذاری ستاد برای پایان سال چیست؟

وضعیت اسقاط خودروهای سنگین بسیار خوب بوده است، در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال‌های پیش از آن نیز وضعیت اسقاط این مدل وسایل نقلیه بسیار خوب بوده است. از سال گذشته تاکنون ۳ هزار دستگاه کامیون و کشنده اسقاط شده که امیدواریم این عدد تا پایان

سال به ۷ هزار دستگاه برسد. مصوبه‌ای را داشتیم و در ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم توسعه کشور نیز آمده که به ازای واردات هر یک دستگاه خودرو کار و تجاری با عمر کمتر از ۱۰ سال، یک دستگاه کامیون یا کشنده با عمر بیشتر از ۲۵ سال باید اسقاط شود. این قانون روند اسقاط را سرعت بخشیده و ۳ هزار دستگاه مذکور برای اسقاط از محل واردات ۴ هزار دستگاه بند مذکور انجام شده است

پس از انتشار اصلاحیه آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، این برداشت ایجاد شد که ممنوعیت تردد خودروهای فرسوده در کلانشهرها، ممنوعیت حمل بار و مسافر و حتی ابطال کارت سوخت این خودروها قرار است وارد مرحله اجرایی شود. جزئیات این موضوع چیست و آیا این محدودیت‌ها جدیده‌ هستند؟

از اصلاحیه آیین‌نامه ماده ۱۰ این‌طور استنباط شده بود که قرار است در کلانشهرها شاهد ممنوعیت تردد، حمل بار و مسافر و ابطال کارت سوخت باشیم؛ در صورتی که براساس ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و ماده ۸ قانون هوای پاک، منع تردد، ابطال کارت سوخت و منع تردد حمل مسافر و بار از سال ۱۳۹۶ تدوین شده و در آیین‌نامه اجرایی قبلی هم وجود داشته و برای این که این فرآیند تسهیل شود، تبصره‌ای تدوین شده که در صورتی که مالکین خودروهای سواری بالای ۲۰ سال یا موتورسیکلت و سایر وسایل نقلیه در سامانه اسقاط و نوسازی ناوگان حمل و نقل ثبت‌نام کنند تا ۵ سال مشمول معافیت ممنوعیت‌های مذکور و ابطال کارت سوخت قرار می‌گیرند؛ در صورتی که طی این ۵ سال شرایط برای اسقاط مهیا نشود، مجدد می‌توانند شرایط خود را اعلام کنند





همراه است. این تغییرات نشان می‌دهد AMG قصد دارد هویت بصری سدان را حفظ کند؛ اما آن را با ویژگی‌های کاربردی‌تر SUV ترکیب کند. از نظر فنی، شاسی‌بلند جدید تقریباً مشابه سدان خواهد بود. نسخه پرچمدار GT ۶۳ با باتری ۱۰۶ کیلووات-ساعتی و سه موتور axial flux عرضه می‌شود که در مجموع ۱۱۵۳ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کنند. این ترکیب شتاب صفر تا صد را در حدود ۲.۵ ثانیه ممکن می‌سازد و بر دینامیک ۷۰۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. نسخه‌های ضعیف‌تر نیز در راه هستند؛ از جمله GT ۵۵ با ۸۰۵ اسب‌بخار و GT ۵۳ با ۵۳۶ اسب‌بخار قدرت.

مرسدس AMG هنوز از رونمایی جنجالی مدل تمام‌برقی GT چهار در فاصله نگرفته که حالا آماده معرفی یک شاسی‌بلند برقی تازه است؛ مدلی که قرار است حتی بحث‌برانگیزتر باشد و در جایگاه رقیب مستقیم Lotus Eletre و پورشه کاین برقی قرار گیرد. تصاویر جاسوسی و تیزرهای رسمی نشان می‌دهند این SUV جدید شباهت زیادی به سدان دارد؛ اما با ارتفاع بیشتر و جزئیات متفاوت در طراحی. در تیزرهای منتشرشده، چراغ‌های روز بزرگ‌تر از نسخه سسدان دیده می‌شوند و جلو پنجره اسب‌شکل AMG میان ورودی‌های هوای بزرگ‌تر قرار گرفته است. در عقب نیز چراغ‌های دایره‌ای به جای ۶ چراغ سدان نصب شده‌اند و سقف خودرو با ریل‌های بار



شاسی‌بلند برقی «AMG» با ۱۱۵۳ اسب‌بخار قدرت

سرمایه در گردش نیاز فوری زنجیره خودرو است؛

نقدینگی؛ گلوگاه پنهان تولید خودرو

حل مشکل نقدینگی صنعت خودرو تنها با افزایش سقف تسهیلات بانکی امکان‌پذیر نیست. باید چرخه مالی صنعت نیز اصلاح شود



افزایش هزینه‌های تولید، طولانی شدن دوره وصول مطالبات، رشد قیمت مواد اولیه و محدودیت منابع مالی، صنعت خودرو و قطعه‌سازی را بیش از گذشته به منابع بانکی وابسته کرده است. در چنین شرایطی، مساله نقدینگی دیگر یک مشکل مقطعی برای برخی بنگاه‌ها نیست، بلکه به یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های استمرار تولید در زنجیره خودرو تبدیل شده است.

در ظاهر، افزایش تسهیلات بانکی می‌تواند به معنای حمایت بیشتر از تولید باشد، اما واقعیت بنگاه‌های صنعتی پیچیده‌تر از آن‌هاست. زمانی که قیمت مواد اولیه، دستمزد، انرژی، حمل‌ونقل، قطعات وارداتی و سایر نهاده‌های تولید افزایش پیدا می‌کند، منابع مالی بیشتری برای حفظ همان سطح تولید گذشته مورد نیاز است. بنابراین بخشی از منابع جدید بانکی پیش از آن که به توسعه ظرفیت تولید برسد، صرف جبران افزایش هزینه‌های جاری می‌شود.

سرمایه در گردش؛ نیاز فوری زنجیره خودرو

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های صنعت خودرو، گسترده‌ی زنجیره تامین آن است. خودروساز تنها یک تولیدکننده نیست، بلکه مجموعه‌ای از قطعه‌سازان، تامین‌کنندگان مواد اولیه، شرکت‌های لجستیکی و خدمات صنعتی به استمرار فعالیت آن وابسته هستند. هرگونه اختلال در جریان نقدینگی یکی از این حلقه‌ها می‌تواند تولید حلقه‌های بعدی را نیز تحت تأثیر قرار دهد. قطعه‌سازان در این میان شرایط حساس‌تری دارند. خرید مواد اولیه معمولاً باید با سرعت انجام شود؛ در حالی که دریافت مطالبات حاصل از فروش قطعه ممکن است با فاصله زمانی انجام شود. این فاصله زمانی، سرمایه در گردش مورد نیاز قطعه‌ساز را افزایش می‌دهد. در شرایط تورمی، مشکل شدیدتر می‌شود. قطعه‌سازی که برای خرید یک میزان مشخص از مواد اولیه در گذشته به منابع مالی مشخصی نیاز داشت، امروز برای خرید همان میزان مواد اولیه باید منابع بیشتری در اختیار داشته باشد. بنابراین اگر تسهیلات بانکی متناسب با افزایش هزینه‌های واقعی تولید رشد نکند، حتی افزایش اسمی منابع نیز نمی‌تواند مشکل نقدینگی را برطرف کند.

تسهیلاتی که صرف جبران هزینه‌ها می‌شود

واقعیت این است که بخش مهمی از منابع مالی جدید در صنایع، دیگر صرف توسعه خطوط تولید و خرید تجهیزات جدید نمی‌شود. بنگاه‌ها ابتدا باید هزینه‌های جاری خود را تامین کنند، دستمزد کارکنان را بپردازند، مواد اولیه خریداری کنند، بدهی‌های قبلی را تسویه کنند و هزینه انرژی و حمل‌ونقل را بپردازند. در چنین شرایطی، تسهیلات بانکی بیشتر نقش «تنفس مالی» پیدا می‌کند تا ابزار توسعه صنعتی این مساله برای صنعت خودرو یک هشدار جدی است. اگر منابع مالی صرف‌فابری جلوگیری از توقف تولید استفاده شوند، ممکن است تیزر حفظ شود؛ اما امکان سرمایه‌گذاری برای افزایش بهره‌وری، داخلی‌سازی فناوری‌های جدید و ارتقای کیفیت کاهش پیدا کند. به بیان دیگر، صنعت برای ادامه تولید پول در یافت می‌کند، اما منابع کافی برای تغییر ساختار تولید و رقابتی‌تر شدن را در اختیار ندارد.

فاصله میان خودروساز و قطعه‌ساز

یکی از مسائل مهم در زنجیره خودرو، فاصله زمانی میان تولید قطعه و دریافت مطالبات است. قطعه‌ساز زمانی که محصول خود را تحویل می‌دهد، عملاً بخشی از سرمایه خود را در اختیار زنجیره تولید قرار داده است. اگر پرداخت مطالبات با تاخیر

انجام شود، قطعه‌ساز برای ادامه تولید ناچار است از منابع بانکی استفاده کند. در این وضعیت، بانک به شکل غیرمستقیم هزینه تأخیر در گردش مالی زنجیره خودرو را تأمین می‌کند و قطعه‌ساز نیز هزینه مالی آن را پرداخت می‌کند. نتیجه چنین فرآیندی افزایش هزینه تمام‌شده قطعه و در نهایت افزایش هزینه تولید خودرو است. به همین دلیل، حل مشکل نقدینگی صنعت خودرو تنها با افزایش سقف تسهیلات بانکی امکان‌پذیر نیست. باید چرخه مالی صنعت نیز اصلاح شود. کاهش دوره وصول مطالبات و ایجاد نظم در پرداخت‌ها می‌تواند به اندازه افزایش منابع بانکی برای قطعه‌ساز اهمیت داشته باشد.

بنگاه‌های کوچک بیشتر آسیب می‌بینند

در زنجیره قطعه‌سازی، همه شرکت‌ها قدرت یکسانی برای دسترسی به منابع بانکی ندارند. شرکت‌های بزرگ معمولاً از ساختار مالی، وثایق و سابقه اعتباری مناسب‌تری برخوردارند؛ اما قطعه‌سازان کوچک و متوسط در بسیاری از موارد با محدودیت بیشتری برای دریافت تسهیلات مواجه هستند. این مساله از آن جهت اهمیت دارد که بسیاری از قطعات مورد استفاده در خودرو توسط همین بنگاه‌های کوچک و متوسط تولید می‌شوند. بنابراین توقف یک واحد قطعه‌سازی کوچک نیز می‌تواند به کمبود یک قطعه خاص و در نهایت اختلال در خط تولید خودروساز منجر شود. سیاست مالی صنعت باید این واقعیت را در نظر بگیرد که سلامت زنجیره تولید تنها به وضعیت مالی خودروسازان بزرگ وابسته نیست.

افزایش تسهیلات، بدون کنترل تورم کافی نیست

یکی دیگر از چالش‌های اصلی، رشد هزینه تولید در نتیجه تورم است. زمانی که تورم بالا باشد، منابع مالی به سرعت ارزش خود را از دست می‌دهند. تسهیلاتی که در ابتدای سال می‌تواند نیاز سرمایه در گردش یک بنگاه را پوشش دهد، ممکن است چند ماه بعد تنها بخشی از نیاز همان بنگاه را تأمین کند. به همین دلیل، سیاست تأمین مالی تولید نمی‌تواند از سیاست مهار تورم جدا باشد. اگر هزینه مواد اولیه و سایر نهاده‌های تولید با سرعت بالا افزایش یابد، تزریق مداوم منابع بانکی تنها باعث افزایش حجم بدهی بنگاه‌ها خواهد شد. در چنین شرایطی، صنعت ممکن است برای حفظ تولید امروز، بدهی بیشتری ایجاد کند و در آینده با هزینه مالی بالاتری مواجه شود.

نقدینگی باید به توسعه تبدیل شود

مساله اصلی سیاست‌گذار باید این باشد که منابع مالی چگونه

اصلاح فرآیندهای سنتی، بستری امن و روان برای خدمت به هموطنان ایجاد کنیم. این بازدهی‌ها به صورت دوره‌ای انجام می‌شود تا نزدیک در جریان چالش‌های عملیاتی قرار بگیریم و اجازه ندهیم گرهم‌های اداری به مشکلات بزرگ تبدیل شوند.» در پایان این بازدید، رئیس هیات عامل ایدرو در نشست صمیمانه با کارکنان ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل، ضمن قدردانی از زحمات آنان، به بررسی گزارش‌های عملکرد پرداخت. وی با



تاکید رئیس ایدرو بر تسریع و تسهیل فرآیندهای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

نگاه View

احمد جاویدی

کارشناس صنعت لیزینگ

بازار سرمایه به تامین مالی شرکت‌های لیزینگ سرعت می‌دهد

با توجه به ماهیت فعالیت بازار سرمایه در حوزه تأمین و تجهیز منابع مالی، صنعت لیزینگ به استفاده از این ظرفیت‌ها نیاز دارد؛ چراکه شرکت‌های لیزینگ در حال حاضر تا حد زیادی به منابع بانکی وابسته هستند. سایر ابزارهای تأمین مالی به دلیل نرخ موثر بالاتر، در برخی موارد از نظر اقتصادی برای شرکت‌های لیزینگ توجیه لازم را ندارند. بنابراین استفاده از ظرفیت ابزارهای بازار سرمایه می‌تواند به تأمین منابع مورد نیاز شرکت‌های این صنعت کمک کند. یکی از موضوعاتی که می‌تواند در این حوزه مورد توجه قرار گیرد، استفاده از ظرفیت صندوق‌های سرمایه‌گذاری برای خرید اوراق خرید دین است. شرکت‌های لیزینگ مطالبات ناشی از اقساط مشتریان را در اختیار دارند و می‌توان با طراحی سازوکار مناسب، این مطالبات را در قالب اوراق خرید دین در اختیار سرمایه‌گذاران صندوق‌ها قرار داد. ابزارسازی جدید در بازار سرمایه می‌تواند کمک قابل توجهی به صنعت لیزینگ داشته باشد. برای نمونه، با توجه به این که شرکت‌های لیزینگ در برخی موارد نقش عاملیت دارند، امکان طراحی صندوق‌های عاملیت نیز می‌تواند مورد بررسی قرار گیرد.



شرکت‌های لیزینگ همچنین دارایی‌هایی دارند که در رهن یا مالکیت آن‌ها قرار دارد و می‌توان بر مبنای این دارایی‌ها، انتشار اوراق مبتنی بر دارایی را بررسی کرد. استفاده از این ابزارها می‌تواند مسیرهای جدیدی برای تأمین مالی شرکت‌های لیزینگ ایجاد کند. حضور شرکت‌ها در بازار سرمایه و شفافیت عملکرد آن‌ها می‌تواند تصویر روشن‌تری از وضعیت شرکت‌ها در اختیار بازار قرار دهد و در نهایت از طریق افزایش شفافیت، به بهبود نرخ تأمین مالی آن‌ها از مسیر ابزارهای بازار سرمایه کمک کند. این در حالی است که بخش مهمی از چالش‌های صنعت در حوزه تنظیم‌گری قرار دارد که در این زمینه با توجه به اقدامات بانک مرکزی، در اواخر تیر امسال دستورالعمل جدید لیزینگ ابلاغ شد و می‌تواند به تسهیل فعالیت شرکت‌های این صنعت کمک کند. در کنار این موضوع، صنعت لیزینگ به مقررات اختصاصی متناسب با ماهیت فعالیت خود نیز نیاز دارد تا شرکت‌ها بتوانند در محاکم و فرآیندهای حقوقی و قضایی با شرایط مشخص‌تری فعالیت کنند. تدوین چنین مقرراتی می‌تواند به کاهش مطالبات غیرجاری و بهبود وضعیت شرکت‌های لیزینگ کمک کند.

پیگیری يك موضوع Follow up

سعید باقری

کارشناس صنعت خودرو

استفاده از خودروهای کم‌مصرف را محدود نکنیم



معاون اول رئیس‌جمهور اخیراً با اشاره به هزینه تأمین سوخت، تأکید کرده است که هیچ کشوری در دنیای بنزین وارداتی را با دالار آزاد خریداری و با چنین قیمتی در اختیار مردم قرار نمی‌دهد. این اظهار نظر در حالی مطرح شده که بخش قابل توجهی از مصرف بنزین کشور به ساختار ناوگان حمل‌ونقل و میانگین مصرف خودروهای موجود باز می‌گردد. سعید باقری، کارشناس صنعت خودرو با طرح این پرسش که «در کجای دنیا مردم را به خرید خودروهای پر مصرف و بعضاً قدیمی محدود می‌کنند، واردات خودروهای روز و کم‌مصرف را با موانع مواجه می‌کنند و سپس مردم را مقصر مصرف بالای بنزین معرفی می‌کنند؟»، اظهار کرد: «گر قرار است الگوی مصرف سوخت ایران با سایر کشورها مقایسه شود، باید ابتدا فناوری و مشخصات خودروهای مورد استفاده مردم نیز با کشورهای دیگر مقایسه شود.»

وی افزود: «نمی‌توان انتظار داشت با استفاده از خودروهایی که از نظر فناوری قوای محرکه، وزن، استاندارد آلایندگی و میزان مصرف سوخت با خودروهای روز جهان فاصله دارند، میانگین مصرف سوخت کشور به سطح کشورهای توسعه‌یافته نزدیک شود.» باقری ادامه داد: «بخش مهمی از راهکار کاهش مصرف بنزین، خارج از رفتار مصرف‌کننده قرار دارد و به سیاست‌های صنعتی، وارداتی و فناوری صنعت خودرو مربوط می‌شود. زمانی که دسترسی بازار به خودروهای کم‌مصرف، هب‌بردی و برقی محدود باشد، طبیعی است که امکان تغییر سریع الگوی مصرف سوخت نیز وجود نداشته باشد.» این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به سهم پایین خودروهای هب‌بردی در بازار ایران گفت: «سهم خودروهای هب‌بردی در ایران کمتر از ۰/۱ درصد است و با چنین سهمی، نمی‌توان انتظار داشت تغییر محسوسی در مصرف سوخت یا آلودگی هوا ایجاد شود.» وی وضعیت فعلی خودروهای هب‌بردی در ایران را به «قطرهای در اقیانوس» تشبیه کرد و افزود: «در مقابل انبوه خودروهای بنزینی که در کشور تردد می‌کنند، تعداد خودروهای هب‌بردی آن‌قدر محدود است که اثرگذاری آن‌ها بر مصرف سوخت ملی بسیار ناچیز خواهد بود.» باقری تأکید کرد: «اگر هدف سیاست‌گذار کاهش مصرف بنزین است، باید مجموعه‌ای از سیاست‌ها به صورت هم‌زمان دنبال شود؛ از نوسازی ناوگان فرسوده و توسعه خودروهای کم‌مصرف گرفته تا تسهیل ورود فناوری‌های جدید و فراهم کردن زمینه افزایش سهم خودروهای هب‌بردی.»

زاپاس

Spare Tire

تاکید بر لزوم رعایت اصل «تکریم ارباب رجوع» و «دقت در اجرای قوانین»، راهکارهایی را برای بهبود کیفیت خدمات‌رسانی و ارتقای بهره‌وری در این ستاد ارائه کرد. معاون وزیر صمت خاطر نشان کرد: «سرمایه اصلی ما در پیشبرد اهداف توسعه صنعتی، نیروی انسانی متخصص و متعهدی است که در خط مقدم پاسخگویی قرار دارد. انتظار می‌رود با تدابیر اتخاذشده، شاهد تحولی ملموس در سرعت و دقت ارائه خدمات باشیم.»

پشتیبانی از ناوگان کشور تصریح کرد: «خدمات رسانی مطلوب به مردم و کاهش بروکراسی‌های زائد، نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت راهبردی در دستگاه‌های تابعه وزارت صمت است. ما موظفیم با اتخاذ راهکارهای اجرایی، مسیری را هموار کنیم که مراجعین در کمترین زمان ممکن و با کمترین رف‌توآمد به نتیجه برسند.» مقیمی افزود: «تلاش ما در مجموعه وزارت صمت و ایدرو بر این است که با بهره‌گیری از ظرفیت‌های دیجیتال و

به گزارش «ایدرنیوز» فرهاد مقیمی در این بازدید که با هدف ارزیابی عملکرد و بررسی چالش‌های جاری ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل صورت گرفت، ضمن گفت‌وگو با مراجعین و شنیدن دغدغه‌های آنان، دستورات لازم را جهت رفع موانع موجود تسریع در پاسخگویی به درخواست‌های مردمی صادر کرد. رئیس هیات عامل ایدرو در این بازدید با اشاره به اهمیت نقش ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل در مدیریت بهینه منابع و



دو مدل هنوز با CD عرضه می شوند هر دو از «سوبارو»

«در حالی که صنعت خودرو تقریباً به طور کامل با فرمت های دیجیتال و اتصال بی سیم همراه شده، هنوز دو مدل وجود دارند که به طور رسمی یا بخش کننده CD عرضه می شوند و هر دو متعلق به سوبارو هستند. این موضوع شاید برای بسیاری از مشتریان امروزی عجیب باشد؛ اما نشان می دهد هنوز بخشی از بازار به فناوری های قدیمی تر وابسته است. مدل های Outback و Legacy همچنان با سیستم صوتی مجهز به CD عرضه می شوند؛ قابلیتی که در بیشتر خودروهای جدید سال هاست حذف شده است. سوبارو می گوید این تصمیم به دلیل تقاضای بخشی از مشتریان اتخاذ شده؛ مشتریانی که با مجموعه ای بزرگ از دیسک های موسیقی دارند یا همچنان کیفیت صدای CD را بر فرمت های فشرده ترجیح می دهند. در واقع، این دو مدل آخرین بازمانده های یک دوران هستند که زمانی استاندارد دی جهانی در خودروها محسوب می شد»

در مقابل، سایر خودروسازان مدت ها است CD را کنار گذاشته اند و تمرکز خود را روی اتصال Apple CarPlay، Android Auto و سرویس های استریم موسیقی گذاشته اند. حتی برندهای لوکس نیز سال هاست این قابلیت را حذف کرده اند تا فضای بیشتری برای نمایشگرهای بزرگ تر و سیستم های پیشرفته تر فراهم شود. این وضعیت نشان می دهد سوبارو با وجود حرکت به سمت فناوری های مدرن، هنوز به نیازهای خاص بخشی از مشتریان توجه دارد. هرچند بعید است این قابلیت برای مدت طولانی باقی بماند، اما فعلاً Outback و Legacy تنها خودروهای صفر کیلومتر در آمریکا هستند که می توانند مجموعه CD های قدیمی را زنده نگه دارند. این تصمیم شاید کوچک به نظر برسد؛ اما برای علاقه مندان موسیقی سنتی، می تواند دلیلی برای انتخاب سوبارو باشد.

ویژه ها

اجرای مصوبه مجلس برای واردات خودروهای کارکرده



«رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس گفت: «به دنبال پیگیری های صورت گرفته، واردات خودروهای کارکرده با عمر ۳ تا ۵ سال آزاد شد». حسنعلی محمدی افزود: «در سال جاری سقف واردات خودروهای سواری کارکرده با عمر ۳ تا ۵ سال به میزان ۲۰ هزار دستگاه تعیین شده است.» نماینده مردم فسادر مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «این خودروهای می توانند با هزینه پایین تر نسبت به خودروهای نو وارد بازار شوند و بخشی از نیاز مصرف کنندگان را تامین کنند.» وی یادآور شد: «لازم است برای واردات این خودروها، استفاده از منشأ ارز سپرده خود یا دیگران مورد توجه قرار گیرد تا متقاضیانی که منابع ارزی لازم را در اختیار دارند بتوانند بدون نیاز به تخصیص ارز از منابع ارزی کشور نسبت به واردات این خودرو اقدام کنند.»

دیگه چه خبر؟

تدوین سند توسعه صنعتی جهت ساماندهی صنعت خودرو



«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با تاکید بر ضرورت تدوین سند توسعه صنعتی جهت ساماندهی بخش های مختلف صنعت اعم از خودرو گفت: «در قانون برنامه هفتم توسعه، وزارت صمت مکلف شده است با همکاری دستگاه ها سندهای دولتی پیشرفت صنعتی و ارتقای زنجیره های ارزش کشور را تدوین کند که قطعا یکی از اولویت های صنعت خودرو است.» مصطفی طاهری در مورد تصمیم رئیس جمهور و معاون اول برای تدوین سند تازه جهت سیاست گذاری صنعت خودرو با رویکرد استفاده از ظرفیت دانش نخبگان کشور گفت: «در قانون برنامه هفتم توسعه وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شده است با همکاری دستگاه ها سندهای دولتی پیشرفت صنعتی و ارتقای زنجیره های ارزش کشور را تدوین کند که قطعا یکی از اولویت های صنعت، خودرو است.»

همراه با رشد ۱۰۵ درصدی محقق شد؛

فروش ۱۰۰ همتی خودروسازان و قطعه سازان بورسی در تیرماه



«شرکت های خودروساز و قطعه ساز بورسی در تیرماه عملکرد قابل توجهی در بخش فروش به ثبت رساندند؛ به طوری که مجموع فروش آن ها به ۹۹ هزار و ۷۱۲ میلیارد تومان رسید؛ رقمی که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۱۰۵ درصدی را نشان می دهد. این افزایش، در شرایطی رقم خورده که صنعت خودرو طی سال های اخیر هم زمان با چالش های تولید، هزینه های مالی و فشار بر نقدینگی مواجه بوده و به همین دلیل رشد درآمد فروش می تواند برای شرکت های این گروه از اهمیت ویژه ای برخوردار باشد. افزایش بیش از دو برابری درآمد فروش در یک بازه یکماهه، صرفاً یک عدد در صورت های مالی شرکت ها نیست و می تواند نشانه ای از تغییر در حجم فروش، نرخ محصولات و ترکیب درآمدی خودروسازان و قطعه سازان باشد. برای گروه خودرویی، رشد فروش در صورتی که با کنترل هزینه ها و افزایش تولید همراه شود، می تواند به بهبود جریان نقدی و تقویت توان شرکت های برای تامین سرمایه در گردش منجر شود. یکی از مهم ترین آثار این رشد درآمدی، افزایش ظرفیت شرکت های برای مدیریت هزینه های جاری است. آن ها برای ادامه فعالیت خود به منابع مالی قابل توجهی برای خرید مواد اولیه، قطعات، پرداخت مطالبات زنجیره تامین و تامین هزینه های تولید نیاز دارند. در چنین شرایطی، رشد درآمد عملیاتی می تواند بخشی از فشار موجود بر نقدینگی شرکت ها را کاهش دهد و امکان برنامه ریزی مالی منظم تر را فراهم کند. افزایش فروش همچنین برای زنجیره قطعه سازی اهمیت

و بهبود درآمد با کنترل بهای تمام شده و هزینه های مالی همراه شود، می تواند تصویر مطلوب تری از عملکرد شرکت های خودرویی و قطعه ساز در بازار سرمایه ایجاد کند. البته افزایش فروش به تنهایی به معنای افزایش سودآوری نیست. صنعت خودرو با هزینه های بالای تولید، قیمت مواد اولیه، هزینه های مالی و سایر هزینه های عملیاتی روبه روست و در نتیجه، کیفیت این رشد زمانی مشخص می شود که میزان افزایش درآمد در کنار تغییرات هزینه ای شرکت ها بررسی شود. با این حال، رشد قابل توجه درآمد فروش می تواند نخستین حلقه از زنجیره ای باشد که در صورت مدیریت مناسب، به بهبود سودآوری و وضعیت مالی خودروسازان منجر شود. درآمد فروش نیز افزایش فروش می تواند انگیزه شرکت ها برای استفاده بیشتر از ظرفیت خطوط تولید را افزایش دهد. زمانی که تقاضا و امکان فروش محصولات افزایش پیدا می کند، ظرفیت های تولیدی بلا استفاده توجیه اقتصادی بیشتری برای فعال شدن پیدا می کنند. افزایش تیراژ در چنین شرایطی می تواند هزینه ثابت تولید به ازای هر خودرو را کاهش داده و در صورت ثبات سایر متغیرها، به بهبود حاشیه سود شرکت کمک کند. موضوع دیگری که اهمیت این رشد را برای صنعت خودرو افزایش می دهد، اثر آن بر سرمایه گذاری است. شرکت ها برای حفظ قابلیت پذیری خود نیازمند سرمایه گذاری مستمر در فناوری خطوط تولید، محصولات جدید و ارتقای کیفیت هستند و شرکتی که از درآمد عملیاتی بیشتری برخوردار باشد، در صورت برخورداری از ساختار مالی مناسب، ظرفیت بیشتری برای اختصاص منابع به طرح های توسعه ای خواهد داشت. با این حال، برای ارزیابی دقیق تر عملکرد صنعت خودرو باید منتظر ماند و دید رشد ۱۰۵ درصدی فروش تیرماه تا چه اندازه در ماه های بعد نیز تکرار می شود. تداوم این روند اهمیت بیشتری از یک رشد مقطعی دارد و می تواند مشخص کند که افزایش درآمد تیرماه ناشی از یک تغییر پایدار در شرایط فروش و تولید بوده یا تحت تاثیر عوامل کوتاه مدت قرار گرفته است.



دارد. خودروساز زمانی می تواند تیراژ تولید خود را افزایش دهد که زنجیره تامین نیز توان پاسخگویی به نیاز خطوط تولید را داشته باشد. بنابراین رشد درآمد شرکت های خودرویی می تواند در صورت تداوم، تقاضا برای قطعات، مواد اولیه و خدمات مرتبط را افزایش دهد و به حرکت بخش های مختلف صنعت خودرو کمک کند. از سوی دیگر، افزایش درآمد فروش می تواند قدرت خرید خودروسازان در برابر تامین کنندگان را تقویت کند. شرکت هایی که گردش مالی بیشتری دارند، امکان برنامه ریزی بهتر برای قراردادهای تامین، مدیریت موجودی و تنظیم سفارش های تولید را خواهند داشت. این موضوع در صنعتی مانند خودرو که بخش قابل توجهی از سرمایه در گردش آن در زنجیره تامین قرار دارد، اهمیت بالایی دارد. رشد ۱۰۵ درصدی فروش تیرماه همچنین می تواند از منظر سرمایه گذاران مورد توجه قرار گیرد. درآمد فروش یکی از نخستین شاخص های است که بازار برای ارزیابی وضعیت عملیاتی شرکت ها به آن نگاه می کند. اگر رشد فروش در ماه های آینده ادامه پیدا کند

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت «صنایع ریخته گری ایران» در چهار ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد چهار ماهه	میزان افزایش	درآمد تیرماه
۶۴۴	۱۲۲ درصد	۱۹۶
میلیارد تومان	درصد	میلیارد تومان

شرکت «صنایع ریخته گری ایران» در چهار ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۶۴۴ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چرا؟

استفاده از روش تنبیهی برای خروج خودروها از چرخه تردد

«اکبر رنجبرزاده گفت: «نحوه اجرای این قانون حاکی از استفاده از روش تنبیهی از سوی دولت برای خروج خودروها از چرخه تردد است که در این شرایط خاص کشور بسیار نا عادلانه است.» وی ادامه داد: «مسئولان اجرایی نباید به طور ناگهانی اعلام کنند که به خودروهای مدل ۸۵ به پایین بنزین تعلق نمی گیرد و اجازه تردد در مراکز استان ها را ندارند؛ چرا که این اقدام یک نوع جریمه کردن اقشار کم درآمد جامعه است.»

برای چیست؟

سالانه ۵۰۰ هزار خودرو فرسوده باید اسقاط شود

«وی اظهار کرد: «ما سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده را باید اسقاط کنیم؛ اما بی تردید سیاست گذاری های دولت در این شرایط خاص کشور باید مبتنی بر عدالت با رویکرد حمایت از اقشار کم درآمد جامعه باشد تا رضایتمندی مردم را به همراه داشته باشد. نمایندگان مجلس به شدت با هر اقدامی که باعث تحمیل فشار بر اقشار کم درآمد جامعه در شرایط کنونی کشور باشد، مخالف هستند.»



ثبت رکورد مصرف ۱۵۳ میلیون لیتر بنزین در روز



«عماد رفیعی، مدیر امور مصرف شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی کشور در نشست خبری با اصحاب رسانه از ثبت مصرف ۱۵۳ میلیون لیتر بنزین در روزهای گذشته خبر داد و گفت: «برآوردها نشان می دهد اگر شرایط جنگی ایجاد نشده بود، متوسط مصرف بنزین در سال جاری می توانست به بیش از ۱۳۴ میلیون لیتر در روز برسد؛ با این حال پیش بینی فعلی این است که متوسط مصرف تا پایان سال به حدود ۱۳۲ میلیون لیتر در روز برسد.»

او با اشاره به اقدامات انجام شده برای افزایش تولید بنزین گفت: «ظرفیت تولید بنزین کشور در مقطعی به حدود ۱۱۰ میلیون لیتر در روز رسیده بود؛ اما با افزایش ظرفیت ریفرمینگ پتروشیمی ها و استفاده از ظرفیت های موجود، امکان افزایش تولید فراهم شد.»

وی ادامه داد: «علاوه بر پالایشگاه ستاره خلیج فارس، بخشی از معیانات گازی به پتروشیمی نوری اختصاص یافته و این مجموعه نیز بخشی از تولید خود را در اختیار صنعت پالایش و پخش قرار می دهد.»

مدیر امور مصرف شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی افزود: «با اقداماتی که در پالایشگاه آبادان انجام شد، تولید این پالایشگاه افزایش یافت و بخشی از نفت تولیدی در اختیار پتروشیمی بوعلی قرار گرفت که در نتیجه، اکنون حدود ۹ میلیون لیتر در روز از این مجموعه دریافت می شود.»

رفیعی تصریح کرد: «مجموع این اقدامات موجب شده ظرفیت تولید بنزین پتروشیمی و پتروشیمی کشور به حدود ۱۳۰ میلیون لیتر در روز نزدیک شود.»

وی البته تأکید کرد که افزایش تولید از طریق پتروشیمی ها راهکار بلندمدت محسوب نمی شود و گفت: «خرید ریفرم از پتروشیمی های دولت تفاوت چندانی با واردات بنزین ندارد؛ زیرا هزینه قابل توجهی به دولت تحمیل می کند و محصولی که پیش از این امکان صادرات و ارزآوری داشت، اکنون در داخل مصرف می شود.»

رفیعی گفت: «در سال ۱۳۹۹، کشور حتی به صادرکننده بنزین تبدیل شد و حدود ۳ میلیارد دلار از محل صادرات این فراورده ارزآوری داشت؛ اما اکنون شرایط به گونه ای تغییر کرده که کشور برای تأمین نیاز خود به واردات بنزین نیاز دارد.»

وی افزود: «این تغییر وضعیت در مجموع طی حدود پنج سال، حدود ۶ میلیارد دلار فشار به تراز ارزی کشور وارد کرده است که آثار آن بر اقتصاد و تورم نیز قابل توجه خواهد بود.»



برای بخشی از بازار جذاب باشد. خودرو سازان امیدوارند این مدل ها به عنوان گزینه های اقتصادی برای خانواده ها یا کسب و کار های کوچک مطرح شوند. منتقدان اما می گویند این راه حل بیشتر یک عقب نشینی است تا نوآوری. در شرایطی که مشتریان انتظار دارند خودرو های برقی با قیمت مناسب و امکانات کامل عرضه شوند، ارائه گلف کارت های ساده ممکن است اعتماد عمومی به استراتژی برقی سازی را خدشه دار کند. با این حال، برخی کارشناسان معتقدند این خودرو های سبک می توانند نقش مکمل ایفا کنند؛ به ویژه در مناطق شهری که نیاز به خودرو های کوچک و کم مصرف بیشتر احساس می شود. این تصمیم نشان می دهد خودرو سازان در برابر فشار قیمت و رقابت شدید، به دنبال هر راهی برای حفظ سهم بازار هستند.

بازار خودرو های برقی با چالش جدی قیمت مواجه است. در حالی که بسیاری از مدل های جدید با برچسب قیمتی نزدیک به ۵۰ هزار دلار عرضه می شوند، خودرو سازان به دنبال راه حلی متفاوت رفته اند: معرفی گلف کارت های برقی با همان خودرو های سبک شهری (LSV) با قیمت حدود ۱۵ هزار دلار. این رویکرد نشان می دهد صنعت خودرو در تلاش است تا راهی برای جذب مشتریانی پیدا کند که توانایی خرید مدل های گران تر را ندارند. این خودرو های کوچک که بیشتر شبیه گلف کارت های پیشرفته هستند، به طور رسمی در دسته LSV قرار می گیرند و قوانین فدرال اجازه می دهد با سرعت محدود در خیابان های شهری تردد کنند. هر چند امکانات آن ها به مراتب کمتر از خودرو های معمولی است، اما قیمت پایین و هزینه نگهداری اندک می تواند



خودروسازان به دنبال تولید محصولات برقی ارزان

خودروها در حال حاضر هم امکان توقف کامل خودکار را دارند



فناوری لازم برای محدود کردن سرعت خودروها مدت ها است در پشت داشبورد پنهان شده، اما هنوز اجازه استفاده رسمی ندارد. گزارش تازه نشان می دهد ترکیب GPS، دوربین های داخلی، کنترل الکترونیکی درچیه گاز و به روزرسانی های نرم افزاری از راه دور، همگی ابزارهایی هستند که می توانند به راحتی سیستم های Geofencing Speed Limiter را فعال کنند؛ سیستم هایی که قادرند خودرو را در مناطق مشخص از افزایش سرعت فراتر از حد مجاز بازدارند. برخی خودرو سازان همین حالا از ژئوفنسینگ برای تغییر رفتار خودرو در شرایط خاص استفاده می کنند. به عنوان نمونه،

مردس، بامو، تویوتا و فورد در مدل های پلاگین-هیبرید، هنگام ورود به مناطق کم انتشار، خودرو را به حالت تمام برقی تغییر می دهند. ولوو نیز از این فناوری برای محدود کردن سرعت خودرو های تجاری در محدوده های مشخص بهره برده است. کارشناسان معتقدند آینده رانندگی شهری با این فناوری گره خورده است. پروفیسور مارکو ته بروملسترو از دانشگاه آمستردام می گوید: «روای من این است که در ۲۰ سال آینده، نگاه کنیم و باورمان نشود که زمانی اجازه می دادیم انسان ها خودرو های دو تکی را هر طور می خواستند در شهر ها برانند.»

برد دو برابر و طراحی تازه برای «اسمارت فور تو»



تصاویر مدل جدید Smart #2 پیش از رونمایی رسمی درز کرده و حالا نخستین اطلاعات در مورد آن نشان می دهد این هاچ بک شهری کوچک قرار است جایگزینی مدرن برای فور تو باشد؛ مدلی که با بردی تقریباً دو برابر نسل قبلی، می تواند دوباره نام اسمارت را در بازار خودرو های شهری زنده کند.

این خودرو که به طور کامل بر پایه پلت فرم برقی توسعه یافته، طراحی ساده اما مدرنی دارد. چراغ های جلو باریک تر شده اند و سپرها با خطوط نرم تر، ظاهری دوستانه تر به خودرو داده اند. در عقب نیز چراغ های افقی و در صندوق کوچک، هویت تازه ای برای این مدل ایجاد کرده است. بر خلاف فور تو که تنها دو نفر ظرفیت

داشت، #2 فضای بیشتری برای سرنشینان و بار فراهم می کند و همین موضوع آن را برای استفاده روزمره در شهر های بزرگ جذاب تر می سازد. بزرگ ترین تغییر اما در بخش فنی است. اسمارت #2 با باتری جدید می تواند بردی نزدیک به ۳۰۰ کیلومتر ارائه دهد؛ رقمی که تقریباً دو برابر فور تو محسوب می شود و نقطه ضعف اصلی نسل قبلی را برطرف می کند. این افزایش برد به ویژه برای مشتریان شهری که به خودرو های کوچک اما قابل اعتماد نیاز دارند، اهمیت زیادی دارد.

بازاریابی خلاقانه برای فروش بیشتر خودرو های اسپرت به وقت «سوشی»!

«تویوتا» در رستوران های سنتی هم به دنبال مشتری است

کرده اند، غیبت نام های آینده در این همکاری است. تویوتا می تواند از فرصت استفاده کند و با نمایش نسخه های کوچک GR Celica یا GR MR۲، علاقه مندان را برای محصولات آینده هیجان زده کند. اما چنین اقدامی صورت نگرفته و همین موضوع به عنوان یک «فرصت از دست رفته» مطرح شده است. این بخش از کمپین نشان می دهد همکاری میان خودرو ساز و زنجیره غذایی تا چه اندازه می تواند دقیق و خلاقانه باشد. هر مدل کوچک نه تنها یک اسباب بازی ساده، بلکه بخشی از تجربه فرهنگی است که غذا، سرگرمی و خودرو را در یک قالب واحد ترکیب می کند. برای تویوتا، این اقدام فرصتی است تا برند GR را در ذهن نسل جوان و خانواده ها تثبیت کند؛ نسلی که شاید هنوز تجربه رانندگی با مدل های واقعی را نداشته باشد، اما از طریق این اسباب بازی ها با هویت اسپرت تویوتا آشنا می شود.



و هم علاقه مندان خودرو را جذب می کند.

چهار خودرو، چهار طعم مختلف

هر چهار مدل کوچک GR که در کمپین «Sushigo»! عرضه می شوند، تقریباً ۸ سانتی متر طول و ۳.۵ سانتی متر عرض دارند و هر کدام با رنگ آمیزی ویژه ای طراحی شده اند که یادآور یکی از غذاهای کلاسیک سوشی است. در بخش خودرو های اسپرت، GR ۸۶ با طرح زرد روشن معرفی شده که الهام گرفته از تاماگو (املت شیرین تخم مرغ) است. در مقابل، GR Supra با ترکیب آبی و سفید عرضه می شود که به طور مستقیم از شیمه سابا (ماهی خال مخالی خوابانده در سر که) الهام گرفته است. مدل های هاچ بک رالی محور نیز به سراغ تایپنگ های دریایی رفته اند. GR Corolla با رنگ آمیزی قرمز و صورتی، یادآور ماگورو (تن ماهی بلوفین) است و GR Yaris با گر افیک سیاه و قرمز، تصویری از ایکرا (تخم ماهی سالمون) را بازتاب می دهد. این انتخاب ها نشان می دهد تویوتا و سوشیرو تلاش کرده اند پیوندی مستقیم میان محبوب ترین غذاهای ژاپنی و شناخته شده ترین مدل های GR برقرار کنند؛ پیوندی که هم برای علاقه مندان خودرو و هم برای خانواده ها جذابیت دارد.

با وجود این، نکته ای که برخی رسانه ها به آن اشاره

که هر کدام با الهام از یکی از محبوب ترین تایپنگ های سوشی طراحی شده اند. این همکاری تازه میان تویوتا و بزرگ ترین زنجیره سوشی گردان ژاپن، نمونه ای از تلفیق فرهنگ غذایی و دنیای خودرو است که توجه رسانه ها و مشتریان را به خود جلب کرده است.

کمپین مشترک با عنوان GR Sushigo معرفی شده و برخلاف بسیاری از همکاری های تبلیغاتی مشابه، به طور جدی به جزئیات پرداخته است. در مرکز این کمپین چهار مدل کوچک «پولیک» قرار دارند که هر کدام با رنگ و تزئینات خاص، یادآور یکی از تایپنگ های محبوب سوشی هستند. این اسباب بازی ها تنها بخشی از برنامه هستند؛ چراکه کمپین شامل بازی های دیجیتال اختصاصی و حتی امکان برنده شدن یک تجربه خانوادگی در پیست Fuji Speedway نیز می شود.

تویوتا با این ابتکار تلاش کرده برند Gazoo Racing را فراتر از پیست و جاده به زندگی روزمره مردم وارد کند. علاقه مندان می توانند ضمن صرف غذا در رستوران های سوشیرو، با دنیای GR ارتباط برقرار کنند و حتی شانس حضور در یک روز کامل مسابقاتی را داشته باشند. این سطح از جزئیات و خلاقیت نشان می دهد همکاری میان خودرو سازان و برندهای غذایی می تواند چیزی فراتر از یک تبلیغ ساده باشد؛ تجربه ای سرگرم کننده که هم خانواده ها



سیاهیل سیاواشی

s.siavashi@autoworld.ir

در ژاپن، جایی که فرهنگ خودرو و غذا اغلب به شکلی خلاقانه در هم می آمیزند، تویوتا بار دیگر نشان داده چگونه می توان برند اسپرت خود را به تجربه ای خانوادگی و سرگرم کننده تبدیل کرد. تازه ترین ابتکار این شرکت، همکاری با بزرگ ترین زنجیره سوشی گردان کشور یعنی سوشیرو است؛ همکاری که نتیجه آن مجموعه ای از مجموعه های اسباب بازی های کوچک اما پرهیجان از خانواده GR (Gazoo Racing) شده است. این کمپین که با نام GR Sushigo معرفی شده، فراتر از یک تبلیغ ساده است. مشتریان در رستوران های سوشیرو نه تنها می توانند چهار مدل کوچک از خودرو های GR با طراحی الهام گرفته از محبوب ترین تایپنگ های سوشی در یافت کنند، بلکه تجربه دیجیتالی و حتی فرصت حضور در پیست واقعی Fuji Speedway نیز در انتظار شان خواهد بود. از کیت های مخصوص کودکان که به جعبه های چندمنظوره تبدیل می شوند تا بازی های دیجیتال روی مانیتور های سفارش غذا، همه چیز در این کمپین با دقت طراحی شده تا پیوندی میان دنیای خودرو و فرهنگ غذایی ژاپن ایجاد کند. حتی شعبه اصلی سوشیرو در توکیو با دکوراسیون مسابقاتی باز طراحی شده تا فضای موتور اسپرت به طور کامل در محیط رستوران جریان داشته باشد. این همکاری نشان می دهد تویوتا چگونه با استفاده از برند GR، فراتر از پیست و جاده حرکت می کند و آن را به بخشی از زندگی روزمره مردم تبدیل می سازد؛ رویکردی که هم سرگرمی و هم بازاربایی هوشمندانه را در یک قالب واحد به نمایش می گذارد.

اهمیت پایگاه مشتریان حتی در رستوران اگر در ماه اوت به یکی از رستوران های زنجیره ای سوشیرو در ژاپن سر بزنید، احتمالاً با صحنه ای متفاوت روبه رو خواهید شد: چهار خودرو کوچک از خانواده Toyota

«ASX VR»؛ کراس اوور ۴۰۰ اسب بخاری که در اصل میتسوبیشی نیست!

جدید باعث شده توان خروجی به حدود ۴۰۰ اسب بخار برسد؛ رقمی که آن را در رده کراس اوور های پر فرورمس قرار می دهد. این مدل قرار است با باتری پر ظرفیت و سیستم چهار چرخ محرک عرضه شود تا بتواند علاوه بر شتاب گیری سریع، برد حرکتی مناسبی نیز ارائه دهد. هر چند هنوز جزئیات دقیق برد و زمان شارژ اعلام نشده، اما منابع نزدیک به پروژه می گویند ASX VR قادر است با یک بار شارژ مسافت قابل توجهی را طی کند و از نظر عملکرد، رقیب مستقیم برخی مدل های اروپایی و چینی خواهد بود. نکته بحث برانگیز این جاست که میتسوبیشی در سال های اخیر بیش از آن که خود توسعه دهند محصولات جدید باشد، به همکاری با شرکای خارجی و باز نشان گذاری خودرو های موجود تکیه کرده است.

میتسوبیشی با معرفی ASX VR خبر ساز شده است؛ کراس اوور برقی قدرتمندی با خروجی ۴۰۰ اسب بخار که در نگاه نخست می تواند نقطه عطفی برای برند ژاپنی باشد. اما نکته جالب این جاست که این خودرو در واقع محصولی از میتسوبیشی نیست، بلکه نتیجه همکاری و باز برند سازی با یک شریک چینی است. این موضوع بار دیگر پرسش هایی درباره هویت واقعی محصولات میتسوبیشی در بازار های جهانی ایجاد کرده است. ASX VR بر پایه پلت فرم مشترک با Renault Captur و نسخه های چینی توسعه یافته و در استرالیا عرضه خواهد شد. ظاهر خودرو با خطوط تیز تر، جلوینجره باز طراحی شده و جزئیات اسپرتی همراه است تا آن را از نسخه های استاندارد متمایز کند. در بخش فنی، استفاده از موتور های برقی



قیمت لکسوس «LFA» نوربرگرینگ چهار برابر شد!

یکی از کمیاب ترین خودرو های ژاپنی در خاک آمریکا، یعنی Lexus LFA Nürburgring Edition، اخیراً در یک حراجی خصوصی توجه ها را به خود جلب کرد. این سوپراسپرت که تنها تعداد محدودی از آن ساخته شده، پس از سال ها سکوت در گاراژ، حالا ارزشی تقریباً چهار برابر یافته و به یکی از گران ترین نمونه های لکسوس در بازار ایالات متحده تبدیل شده است.

مدل LFA به خاطر موتور V10 تنفس طبیعی خود شهرتی افسانه ای دارد؛ موتوری که با صدای خاص و دورگیری سریع، تجربه ای نزدیک به خودرو های مسابقه ای ارائه می دهد.



نسخه نوربرگرینگ که در سال ۲۰۱۲ معرفی شد، تنها در تعداد بسیار محدود تولید شد و با رفتاری در آیرودینامیک، سیستم تعلیق و قدرت موتور، جایگاه ویژه ای میان کلکسیونرها پیدا کرد. همین کمیابی باعث شده ارزش آن در بازار دست دوم به طور چشمگیری افزایش یابد.

گزارش ها نشان می دهد این نمونه خاص در آمریکا مدت ها بدون استفاده در اختیار یک مالک خصوصی بوده و حالا با قیمتی چند برابر ارزش اولیه معامله شده است. در زمان عرضه، LFA نوربرگرینگ حدود ۴۵۰ هزار دلار قیمت داشت؛ اما امروز ارزش آن به بیش از ۱.۵ میلیون دلار رسیده است. این جهش قیمتی نشان می دهد بازار کلکسیون خودرو های خاص، به ویژه مدل های ژاپنی دهه ۲۰۱۰، همچنان پررونق است.

از نظر فنی، نسخه نوربرگرینگ با قدرتی حدود ۵۶۲ اسب بخار از همان موتور V۱۰ عرضه شد و گیربکس ۶ سرعته نیمه اتوماتیک آن با تعویض های سریع تر، عملکردی نزدیک تر به خودرو های پیست ارائه می کرد. تغییرات آیرودینامیکی شامل اسپلیتر بزرگ تر، باله عقب ثابت و استفاده گسترده از فیبر کربن بود که هم وزن خودرو را کاهش می داد و هم پایداری در سرعت های بالا را افزایش می داد. کلکسیونرها این مدل را نه تنها به خاطر عملکرد، بلکه به دلیل جایگاه تاریخی آن در برند لکسوس ارزشمند می دانند.



مزدایا CX-30؛ کراس اووری کوچک با کالبد اسپرت



مزدایا CX-30 مدل ۲۰۲۶ همچنان با همان زبان طراحی کودو Kodo، فرم بدنه عضلانی و خطوط نرم و کم تعداد عرضه می شود؛ ترکیبی که در کنار جلوه بزرگ مزدا، چراغ های LED و رنگ های آبیازی، ظاهری نسبتاً لوکس به این کراس اوور کوچک می دهد. این مدل همچنان بر پایه نسل نخست CX-30 ساخته شده و نسل جدید آن طبق گزارش «کاراندراپور» تا سال مالی ۲۰۳۰، یعنی حدود ۲۰۳۱، معرفی نخواهد شد. در کابین، طراحی مینیمال و رواننده محور مزدا حفظ شده است. نمایشگر مرکزی، اتصال اپل کاربلی و اندروید اتو، سیستم های کمک راننده و در تیپ های بالاتر امکاناتی مانند سیستم صوتی Bose، فرمان گرم شونده و دوربین

۳۶۰ درجه ارائه می شوند. برای مدل ۲۰۲۶ همچنین تیپ جدید Air Edition معرفی شده است. پیشرانه استاندارد، ۲۵ لیتری ۴ سیلندر SKYACTIV-G با ۱۸۶ اسب بخار قدرت و ۲۵۲ نیوتون متر گشتاور است و با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک عرضه می شود. نسخه توربو با سوخت اکتان بالاتر، ۲۵۰ اسب بخار قدرت و ۴۳۴ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. قیمت مدل ۲۰۲۶ در آمریکا از حدود ۲۶ هزار و ۳۷۵ دلار آغاز می شود و در تیپ های مجهز توربو تا حدود ۲۹ هزار و ۳۹۵ دلار می رسد؛ قیمت نهایی بدون مالیات و هزینه های جانبی، بسته به تیپ و تجهیزات متفاوت است.

«دنیای خودرو» بررسی می کند:

سیاست های حمایت از تولید ملی به نفع خودروساز است یا مشتری؟



صنعت خودرو پس از دهه ها حمایت، هنوز با کمبود عرضه، زیان انباشته و محصولات گران روبه رو است؛ ساختاری که هزینه ناکارآمدی خود را از مردم می گیرد.

صنعت خودرو قرار بود یکی از نشانه های صنعتی شدن ایران باشد؛ صنعتی بزرگ که با سرمایه داخلی، نیروی انسانی ایرانی و انتقال فناوری شکل بگیرد، نیاز بازار کشور را تامین کند و پس از رسیدن به بلوغ، به بنگاهی سودآور و صادراتی تبدیل شود. خودکفایی، توسعه فناوری، حمایت از کارگر ایرانی و ساخت محصول ملی نیز واژه هایی بودند که سال ها برای توجیه حمایت از این صنعت تکرار شدند؛ اما حاصل چند دهه حمایت بسا آن تصویر فاصله ای جدی دارد. هنوز نمی توان محصولی از خودروسازی ایران نام برد که هم قیمت و کیفیت رقابتی داشته باشد، هم ایمنی آن در بازارهای جدی جهان قابل دفاع باشد و هم بتوان آن را نتیجه طراحی و مهندسی مستقل داخلی دانست. بخش بزرگی از خودروهای تولیدی با برپایه پلت فرم ها و فناوری های قدیمی خارجی شکل گرفته اند یا محصولاتی هستند که با تغییراتی محدود و نامی تازه به بازار آمده اند. حتی همین محصولات نیز به اندازه نیاز کشور تولید نمی شوند و بازار سال هاست با کمبود عرضه دست و پنجه نرم می کند.

همین کمبود، رابطه طبیعی میان تولیدکننده و مشتری را وارونه کرده است. در یک بازار رقابتی، تولیدکننده باید برای گرفتن پول مشتری تلاش کند، کیفیت را بالا ببرد، قیمت را مهار کند، خدمات بهتری ارائه دهد و برای فروش محصولش با دیگران رقابت کند. در بازار خودرو ایران، مشتری باید برای خرید محصول تولیدکننده تلاش کند؛ ثبت نام کند، پولش را زودتر بپردازد، در صف بماند و گاهی ماه ها منتظر تحویل خودرویی باشد که حتی قیمت نهایی آن هنگام ثبت نام مشخص نبوده است. خودرو در چنین بازاری دیگر فقط یک کالای مصرفی نیست؛ به کالایی کمیاب و امتیازی برای دسترسی به قیمت کارخانه تبدیل می شود. فاصله میان عرضه و تقاضا برای واسطه گری و سوداگری فضای سازد و خودروساز را از مهم ترین فشار بازار، یعنی خطر فروش نرفتن محصول، دور نگه می دارد. وقتی تقریباً هر خودرویی مشتری دارد، انگیزه اصلاح کیفیت، کاهش هزینه و احترام به انتخاب خریدار نیز ضعیف می شود این وارونگی نتیجه یک تصمیم یا عملکرد یک مدیر نیست. سال ها تعرفه سنگین، محدودیت واردات، تسهیلات بانکی، قیمت گذاری دستوری و مداخله مستقیم دولت، ساختاری را شکل داده اند که هم بازار را از رقابت محروم کرده و هم بنگاه ها را به حمایت دائمی وابسته ساخته است. قرار بود دیوار حمایت برای صنعت خودرو فرصت رشد ایجاد کند، اما صنعتی که پشت این دیوار مانده، هنوز با زیان انباشته،

بهره وری پایین، کمبود محصول و نارضایتی مشتری روبه رو است. عجیب تر آن که شکست هیچ گاه به توقف حمایت منجر نشده است. هر دولت با سندی تازه وارد شده و از جهش تولید، ارتقای کیفیت، داخلی سازی، خصوصی سازی، توسعه صادرات یا تحول صنعت خودرو سخن گفته است. اهداف درصدی نوشته شده اند، سال های هدف یکی پس از دیگری از راه رسیده و گذشته اند و برنامه های بعدی جای برنامه های قبلی را گرفته اند. برای مردم اما تعداد اسناد تصویب شده اهمیتی ندارد؛ نتیجه سیاست صنعتی را در مبلغ فاکتور، کیفیت محصول، زمان تحویل و هزینه نگهداری خودرو می بینند.

حفظ همین ساختار به بخشی از سیاست عمومی کشور تبدیل شده است. تعرفه با هدف حمایت از خودروساز بالا می رود، واردات برای آسیب زدن به تولید داخل محدود می شود، منابع بانکی در اختیار صنعت قرار می گیرد و هنگام افزایش زیان نیز دولت و شبکه مالی باید راه تازه ای برای ادامه فعالیت آن پیدا کنند. مصرف کننده در تمام این مراحل هزینه می پردازد؛ خودرو گران تر می خرد، انتخاب محدودتری دارد، برای تحویل منتظر می ماند و در بسیاری از موارد محصولی دریافت می کند که از نظر فناوری، ایمنی یا کیفیت با خودروهای هم قیمت در بازارهای رقابتی فاصله دارد. شأن مشتری نیز در این چرخه آسیب دیده است. خریدار به جای آن که صاحب پول و قدرت انتخاب باشد، به یکی از منابع تامین نقدینگی خودروساز تبدیل شده است؛ امروز پول می دهد تا کارخانه بتواند تولید کند و ماه ها بعد منتظر محصولی می ماند که شرایط تحویل و قیمت نهایی آن ممکن است در میانه مسیر تغییر کند. کارخانه ای که باید برای جلب رضایت مشتری رقابت کند، مشتری را به تامین کننده مالی خود تبدیل کرده و بخش مهمی از ریسک تولید را به او سپرده است.

در چنین شرایطی، عبارت «حمایت از تولید ملی» با یک پرسش اساسی روبه رو می شود؛ این حمایت دقیقاً برای چه کسی است؟ اگر حمایت چند دهه ای به محصول بهتر، ارزان تر و رقابتی تر منجر نشود، دیگر نمی توان آن را صرفاً فرصتی برای رشد صنعت دانست. حمایتی که دائمی شده اما محصولش برای مردم گران، کمیاب و کم رقابت باقی مانده است، عملاً هزینه ناکارآمدی کارخانه را به جامعه منتقل می کند. مگر فلسفه وجودی صنعت چیزی جز تولید کالای بهتر برای مردم، ایجاد ارزش افزوده، توسعه فناوری و افزایش ثروت ملی است؟ اگر یک شهروند با درآمد معمولی توان خرید خودرو صفر را ندارد، اگر محصولات داخلی بدون سد تعرفه و محدودیت واردات قادر به رقابت نیستند و اگر پس از مصرف این حجم از سرمایه و منابع هنوز صادرات و سودآوری پایداری شکل نگرفته، مساله را نمی توان فقط به ضعف مدیریت یک کارخانه یا کیفیت چند خودرو تقلیل داد. پرسش اصلی اکنون این نیست که چرا فلان مدل گران است یا چرا یک شرکت زیان می دهد؟ باید پرسید ساختاری که دهه ها به نام مردم حمایت شده، امروز چه خدمتی به همان مردم ارائه می کند؟ صنعتی که برای ادامه حیات خود به بازار بسته، منابع بانکی، پیش پرداخت مشتری و حمایت همیشگی دولت نیاز دارد، دیگر صرفاً برای تامین نیاز جامعه فعالیت نمی کند؛ ساختاری ساخته شده که حفظ خودش را بر رضایت مصرف کننده مقدم می داند و هر بار که منافع کارخانه با منافع مردم روبه رو می شود، این مردم هستند که باید عقب نشینی کنند. صنعت خودرو قرار بود برای مردم کار کند؛ اما آن چه امروز می بینیم، صنعتی است که برای ادامه بقای خود در برابر مردم ایستاده است.

عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی مطرح کرد:

حل ناترازی بنزین باید بر پایه مدیریت مصرف، عدالت در توزیع و اجرای دقیق ماده ۶۷ برنامه هفتم پیشرفت باشد



سه سناریو برای مدیریت ناترازی بنزین در دست بررسی است، ادامه داد: «سناریوی نخست، ادامه وضع کنونی است و عرضه بنزین متناسب با میزان تولید روزانه کشور و بدون تغییر در قیمت است که البته ممکن است به شکل گیری صف و نابرابری در دسترسی منجر شود. سناریوی دوم، توزیع میزان مشخصی از سوخت میان خودروها و عرضه مصرف مازاد با نرخ غیر یارانه ای و متناسب با هزینه تامین یا واردات است.»

به گفته حسینی سناریوی سوم نیز اختصاص بخشی از بنزین به حمل و نقل عمومی بر مبنای پیمایش و توزیع بخش باقی مانده یارانه بنزین میان عموم مردم است تا عدالت بیشتری در بهره مندی از یارانه انرژی برقرار شود و یی با اشاره به این که همواره تاکید مجلس در موضوع بنزین در اولویت قرار دادن سیاست های غیر قیمتی است، خاطرنشان کرد: «قطعه هر یک از این سناریوها، مزایا و محدودیت های خاص خود را دارد و طبیعتاً باید هم این سه راهکار و هم راهکارهای دیگری که متخصصان ارائه می دهند در فضای کارشناسی دقیق بررسی شود. البته سرعت در تصمیم گیری نیز اهمیت بالایی دارد. از نگاه مجلس، آن چه اهمیت دارد این است که تصمیم نهایی، هم از حیث اقتصادی قابل دفاع باشد، هم از منظر اجتماعی کم هزینه تر باشد و هم به کاهش واقعی مصرف و جلوگیری از اتلاف منابع منجر شود.»

حسینی در ادامه یادآور شد: «نمی توان تنها با روش های مقطعی یا صرفاً اداری مساله ناترازی بنزین را حل کرد؛ این موضوع نیازمند یک بسته جامع در حوزه تولید، مصرف، حمل و نقل، کیفیت خودرو و اصلاح سازوکارهای توزیع است.»

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از خانه ملت، سید اسماعیل حسینی با اشاره به تشدید ناترازی بنزین در کشور گفت: «موضوع بنزین امروز فقط یک مساله مربوط به عرضه سوخت نیست، بلکه به طور مستقیم با اقتصاد ملی، عدالت در توزیع یارانه ها، کاهش فشار بر منابع ارزی و نیز کارآمدی نظام حکمرانی انرژی گره خورده است.»

وی ادامه داد: «وقتی مصرف روزانه بنزین از تولید داخلی فاصله می گیرد، طبیعی است که کشور ناچار به استفاده از ذخایر، واردات یا تبدیل بخشی از محصولات بارزش پتروشیمی به بنزین شود؛ روندی که در بلندمدت به صلاح اقتصاد کشور نیست.»

حسینی افزود: «عدم تصمیم و تداوم وضع موجود، فشار مضاعفی بر منابع کشور وارد می کند و ضرورت دارد دولت و مجلس با یک نگاه کارشناسی، راهکارهای پایدار را در دستور کار قرار دهند.»

نماینده مردم شیراز در مجلس شورای اسلامی با اشاره به سخنان معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان بهینه سازی و مدیریت راهبردی انرژی تصریح کرد: «همان طور که رئیس سازمان بهینه سازی تاکید کرده هنوز هیچ تصمیم نهایی درباره تغییر در شیوه عرضه یا قیمت بنزین اتخاذ نشده است و دولت نیز باید هر گونه تصمیم احتمالی را پیش از اجرا، به صورت شفاف با مردم در میان بگذارد. این رویکرد، رویکرد درستی است؛ چرا که در مسائل مرتبط با معیشت مردم، اصل شفافیت، اقناع افکار عمومی و بهرپز از غافلگیری باید رعایت شود.»

وی با اشاره به این که طبق توضیحات ارائه شده از سوی رئیس سازمان بهینه سازی و مدیریت راهبردی انرژی،

ساختاری است، نه صرفاً توصیه به صرفه جویی» وی با اشاره به ابعاد اقتصادی ناترازی بنزین اظهار کرد: «بخشی از نیاز روزانه کشور از طریق واردات یا برداشت از ذخایر راهبردی تامین می شود و به همین دلیل، مدیریت مصرف و نزدیک کردن میزان مصرف به تولید داخلی، یک ضرورت اقتصادی است. مدیریت مصرف بنزین، صرفاً یک بحث فنی یا بخشی نیست، بلکه مستقیماً با منافع ملی و اولویت های کلان اقتصادی کشور ارتباط دارد.»

نماینده مردم شیراز در مجلس تاکید کرد: «مجلس از هر تصمیم کارشناسی، عادلانه و قابل اجرا که منجر به کاهش وابستگی به واردات بنزین، کنترل مصرف و افزایش کارآمدی نظام توزیع سوخت شود، حمایت می کند؛ اما این حمایت مشروط به آن است که حقوق مردم، اصل شفافیت و ملاحظات اجتماعی به طور کامل رعایت شود. هر گونه اقدام شتاب زده، نه تنها کمکی به حل مساله نمی کند، بلکه ممکن است هزینه های جدیدی ایجاد کند.»

عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی در پایان گفت: «جمع بندی روشن است، کشور برای عبور از ناترازی بنزین، نیازمند تصمیمات مقطعی و هیجانی نیست، بلکه باید با تکیه بر احکام برنامه هفتم توسعه، به ویژه ماده ۴۶ به سمت مدیریت هوشمند مصرف، اصلاح ساختار توزیع یارانه انرژی، توسعه حمل و نقل عمومی، حمایت از سوخت های جایگزین، ارتقای کیفیت خودروها و افزایش بهره وری حرکت کند. در این چارچوب، هر تصمیمی باید شفاف، تدریجی و با اطلاع و همراهی مردم اتخاذ شود تا هم ناترازی بنزین کاهش یابد و هم منافع بلندمدت کشور حفظ شود.»

بهینه سازی مصرف در بخش حمل و نقل، نوسازی ناوگان، توسعه سوخت های جایگزین، ارتقای استاندارد خودروها و کاهش شدت مصرف انرژی حرکت کند.»

حسینی افزود: «بنابراین همه بار مسئولیت را متوجه مردم کرد. وقتی خودروهای داخلی مصرف بالایی دارند، ناوگان حمل و نقل عمومی به اندازه کافی توسعه پیدا نکرده و زیرساخت های سوخت جایگزین به طور کامل فعال نشده است، طبیعی است که مصرف از سطح بهینه فاصله بگیرد. از این رو، حل مساله بنزین نیازمند اصلاحات

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم با اشاره به ماده ۴۶ قانون برنامه هفتم یادآور شد: «در این میان، برنامه هفتم پیشرفت ظرفیت های قانونی مهمی برای اصلاح وضعیت انرژی کشور پیش بینی کرده و ماده ۴۶ این برنامه از جمله احکامی است که می تواند مبنای اقدامات اجرایی موثر در حوزه بهینه سازی مصرف سوخت، ارتقای بهره وری انرژی و اصلاح الگوی مصرف قرار گیرد. اجرای دقیق این ماده، دولت را مکلف می کند که به جای تمرکز صرف بر اقدامات کوتاه مدت، به سمت سیاست های پایدار از جمله



Valvetronic, Double-VANOS و هیبرید متوسط ۴۸ ولتی مجهز شده است. در X۵ Competition، خروجی موتور به ۶۱۷ اسببخار و حدود ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور می‌رسد. حفظ این موتور از آما به معنای مقاومت بامو در برابر برقی سازی نیست؛ بلکه راهکاری برای ترکیب عملکرد بالا با کاهش مصرف و آلایندگی است. نمونه بارز آن M۵ جدید است که ۷۸ را با سامانه پلاگین-هیبرید ترکیب کرده و مجموع قدرت را به ۷۱۷ اسببخار رسانده است. در نتیجه، به نظر می‌رسد بامو فعلاً قصد حذف کامل ۷۸ را ندارد؛ بلکه آینده این موتور را در قالب هیبریدی و الکتریکی شده دنبال می‌کند.

در شرایطی که صنعت خودرو به سمت کوچک‌سازی موتور، هیبریدسازی و برقی‌سازی حرکت می‌کند، بامو همچنان موتور ۴.۴ لیتری ۷۸ توپین-توربو را در محصولات قدرتمند خود حفظ کرده است. نسل جدید این پیکرانه با کد S۶۸ در مدل‌هایی مانند M۵، M۴، MX۵ و MX۶ استفاده می‌شود و نشان می‌دهد که موتورهای بزرگ هنوز در بخش خودروهای پرورمنس جایگاه خود را از دست نداده‌اند. مزیت مهم S۶۸، ترکیب قدرت ۷۸ با فناوری‌های مدرن است. این موتور به دو توربوشارژر توپین-توربو Twin-Scroll، تزریق مستقیم High Precision Injection، سیستم



حفظ موتور ۴.۴ لیتری ۷۸ «بامو» در محصولاتش

در گفت‌وگو با رئیس کمیسیون کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن کشور مطرح شد؛ مشکل ناترازی سوخت با شعار علیه صنعت خودرو بر طرف نمی‌شود

وقتی سیاستگذار در اثربخشی عملکرد خود، مشکلات تامین سوخت، ناوگان فرسوده، اصلاح ترافیک، حمل‌ونقل عمومی ناقص و لجستیک ناکارآمد بازمی‌ماند، ساده‌ترین راه، نشانه رفتن صنعت خودرو به‌عنوان مقصر اصلی مصرف سوخت است تا مثل بحران‌های دیگر اذهان عموم مردم از اصل داستان دور شود



«ناترازی بنزین در ایران بیش از آن که محصول مصرف خودروهای داخلی باشد، نتیجه سال‌ها سیاستگذاری پراکنده، فقدان برنامه بلندمدت و بی‌توجهی به زیرساخت‌های حمل‌ونقل است. با این حال هر بار که شکاف میان تولید و مصرف بنزین عمیق‌تر می‌شود، صنعت خودرو به هدفی آماده برای موج انتقادات تبدیل می‌شود؛ گویی ترافیک‌های فرساینده، ناوگان سنگین و فرسوده، حمل‌ونقل عمومی ناکافی، سفرهای تک‌سرنشین و ساختار معیوب توزیع بار هیچ سهمی در این بحران ندارند این تقلیل‌گرایی نه تنها صورت‌مساله را پاک می‌کند، بلکه فرصت اصلاح واقعی را نیز از بین می‌برد. بنابراین به گفته کارشناسان تا زمانی که دولت به جای تدوین یک سند ملی پایدار، به سیاست‌های مقطعی و واردات کالای نهایی تکیه کند، نه مصرف سوخت کاهش می‌یابد و نه صنعت خودرو امکان حرکت به سمت فناوری‌های کم‌مصرف و هیبریدی را پیدا خواهد کرد

آمار مصرف سوخت و ضرورت پرهیز از مقصرسازی تعمدی جواد علی‌نژاد، رئیس کمیسیون کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره کمبود بنزین و وضعیت مصرف سوخت خودروها در کشور به «دنیای خودرو» گفت: «طبق آمار آزادانس بین‌المللی انرژی، میانگین مصرف سوخت خودروها در ایران حدود ۹.۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. این رقم اگرچه مطلوب نیست و باید کاهش یابد، اما مقایسه با برخی کشورهای، از جمله آمریکا با ۸.۶ لیتر، فاصله بسیار زیادی ندارد.»

این مقام صنفی با انتقاد از نشانه رفتن انگشت اتهام بر خن متولیان به‌سمت صنعت خودرو در بی ناترازی بنزین اضافه کرد: «متأسفانه هر بار که کشور با بحرانی روبه‌رو می‌شود یا قرار است تصمیم اقتصادی مهمی اتخاذ شود، نوعی رویکرد پوپولیستی شکل می‌گیرد و صنعت خودرو به‌سرعت در کانون انتقادات قرار می‌گیرد. قصد دفاع مطلق از خودروسازی را ندارم، اما معتقدم مسائل باید منصفانه، کارشناسی و بر پایه واقعیت‌ها بررسی شوند تا بتوانیم به‌را حل‌های ریشه‌ای برسیم.»

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان تهران و کشور در تشریح این استراتژی پوپولیستی نخبه‌شاده ادامه داد: «در ماه‌های قبل و جایی که قیمت کالاهای اساسی به‌واسطه حذف ارز ترجیحی تا ۴۰ درصد افزایش یافت، هزینه فولاد، مواد اولیه و دیگر نهاده‌های مورد نیاز در تولید خودرو نیز به‌طور قابل‌توجهی بالا رفت؛ زمانی که خودروسازان از رشد ۶۰ تا ۷۰ درصدی هزینه‌های تولید و ضرورت اصلاح قیمت‌ها سخن گفتند، شاهد داستان مشابه این روزها در مورد موضوع بنزین بودیم و این بار نوبت ایفای نقش گرانی خودرو در کانون توجه عموم مردم بود تا بار دیگر همه گناهان را سر این صنعت تخصصی و ملی بریزیم.»

علی‌نژاد با اشاره به وضعیت بنزین نیز اظهار داشت: «امروز در موضوع ناترازی بنزین هم همان الگو تکرار می‌شود؛ به جای آن که ریشه‌های



و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به وضعیت حمل‌ونقل تجاری افزود: «در بخش حمل‌ونقل بار نیز خودروهای تجاری در بسیاری از مسیرها یک‌طرفه بار حمل می‌کنند و در مسیر برگشت خالی هستند. این مساله به‌طور مستقیم مصرف سوخت را افزایش می‌دهد و باید از طراحی نظام لجستیک کشور مورد توجه قرار گیرد.»

این مقام صنفی با اشاره به ترافیک کلان‌شهرها تصریح کرد: «ترافیک‌های سنگین و طولانی در کلان‌شهرها نیز بخش قابل‌توجهی از اتلاف بنزین و انرژی را به‌خود اختصاص می‌دهد. بنابراین، اگر قرار است درباره کاهش مصرف سوخت صحبت کنیم، باید هم‌زمان به توسعه حمل‌ونقل عمومی، مدیریت ترافیک، اصلاح زیرساخت‌های شهری، ناوگان تجاری و الگوی سفر و سایر موارد هم توجه داشته باشیم.»

وی با اشاره به لزوم تعریف مساله در این حوزه اظهار داشت: «هر عامل باید به‌صورت جداگانه شناسایی شود و برای آن مساله دقیق استخراج و راه‌حل اجرایی تعریف کنیم. برخورد های شعاری و توهین به صنعت نه تنها کمکی به بهبود شرایط نمی‌کند، بلکه مانع از شکل‌گیری گفت‌وگوی واقعی برای حل مساله خواهد شد.»

سند ملی خودرو؛ نخستین گام اصلاح

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان تهران با اشاره به پیشنهاد خود برای اصلاح مسیر صنعت خودرو گفت: «پیشنهاد من این است که ابتدا یک سند ملی خودرو، به‌معنای واقعی و با در نظر گرفتن واقعیت‌های ایران و حداقل برای مدت ۱۰ سال تدوین شود. این سند نباید صرفاً محصول کار یک نهاد، یک دانشگاه یا یک دستگاه دولتی باشد.»

علی‌نژاد با اشاره به نقش بازیگران اصلی این سند افزود: «دانشگاه

و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به ضرورت بررسی علمی حوادث و آمارها گفت: «اظهار نظر درباره کیفیت خودرو، مصرف سوخت و ایمنی باید بر پایه تخصص، آمار و بررسی کارشناسی باشد. نمی‌توان با استناد به روایت‌های ناقص یا اظهار نظرهای غیر تخصصی، افکار عمومی را نسبت به یک صنعت حساس کرد.»

علی‌نژاد با اشاره به برخی نمونه‌های مطرح‌شده در فضای عمومی افزود: «در مواردی، یک حادثه رانندگی به کیفیت خودرو نسبت داده می‌شود؛ در حالی که بررسی دقیق تر نشان می‌دهد عوامل دیگری مانند خواب‌آلودگی راننده یا برخورد با وسیله‌تقلیه متوقف‌شده در حاشیه جاده نقش اصلی را داشته‌اند. در چنین شرایطی، حتی استفاده از خودروهای بسیار گران‌قیمت نیز لزوماً مانع وقوع حادثه نمی‌شود.»

این مقام صنفی با اشاره به واقعیت‌های صنعت خودرو اظهار داشت: «بله؛ بخشی از ناوگان خودروهای کشور فرسوده است، میانگین مصرف سوخت ما نسبت به استانداردهای مطلوب جهانی بالاتر است و موتورهای موجود نیز در بسیاری از موارد به‌روز نیستند. اما پذیرش این واقعیت‌ها به‌معنای آن نیست که با نقدهای مخرب هیجانی، پوپولیستی و بدون راه‌حل، مساله را حل‌شده تلقی کنیم.»

نقش حمل‌ونقل و زیرساخت در مصرف انرژی

علی‌نژاد، با اشاره به عوامل موثر بر مصرف بنزین به «دنیای خودرو» گفت: «موضوع مصرف سوخت فقط به موتور خودرو محدود نمی‌شود. حمل‌ونقل عمومی کشور با مشکلات جدی مواجه است و استفاده گسترده از خودروهای تک‌سرنشین و ترافیک‌های سنگین سهم قابل‌توجهی در افزایش مصرف بنزین دارد.»

رئیس کمیسیون کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن نیرومحر که

اصلی ناترازی انرژی بررسی شود، مصرف مردم و صنعت خودرو به‌عنوان مقصر اصلی معرفی می‌شوند. در حالی که چنین نگاه ساده‌انگارانه‌ای نه به حل مساله کمک می‌کند و نه زمینه‌را برای تصمیم‌گیری‌های درست و پایدار فراهم می‌سازد.»

ریشه‌های ناترازی بنزین فراتر از خودرو رئیس کمیسیون کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن نیرومحر که



اتوماتیک TorqShift همکاري دارد و سامانه‌های مختلف انتقال قدرت و تنظيمات مخصوص يدك‌كشي برای آن در نظر گرفته شده است. در بخش تجهيزات، دوربين ۲۶۰ درجه، سيستم‌های اتصال تريلر، آماده‌سازي اتصال Fifth-Wheel/Gooseneck و بسته‌های مختلف رفاهي و آف‌رودي قابل سفارش هستند. قيمت F-۴۵۰ XL مدل ۲۰۲۶ در آمريکا از ۶۲ هزار و ۲۳۰ دلار آغاز می‌شود و نسخه Platinum به ۹۶ هزار و ۳۳۵ دلار می‌رسد؛ موتور High-Output نیز برای برخی تیپ‌ها حدود ۳ هزار و ۵۰۰ دلار هزینه اضافي دارد.

◀ F-۴۵۰ Super Duty مدل ۲۰۲۶ یکی از قدرتمندترین پیکاپ‌های تولیدی فورد است که با ابعاد بزرگ، گلگیرهای برجسته و محور عقب دوچرخ، ظاهر آن مستقیماً بر توانایی حمل بار و يدك‌كشي تأکید دارد. کابین Crew Cab، فضای داخلی جادار و نمایشگرهای دیجیتال و سيستم ارتباطي SYNC ۱.۴ این پیکاپ کاری را به خودرویی مجهز برای سفرهای طولانی نیز تبدیل کرده‌اند. قلب تپنده نسخه قدرتمند، موتور ۶.۷ لیتری High-Output Power Stroke V۸ توربودیزل است که ۵۰۰ اسب‌بخار قدرت و حدود ۱۶۲۷ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور با گیربکس ۱۰ سرعته



«F-450 Super Duty» غول دیزلی فورد



داشت که فناوری‌هایی در سطح بهترین موتورهای جهان به‌سادگی در کشور توسعه یابد. این مقام صنفی در باره سیاست‌واردات اظهار داشت: «اگر قرار است وارداتی انجام شود، باید واردات فناوری، دانش، روش‌های مدیریتی و تجهیزات در اولویت قرار گیرد؛ نه این‌که صنعت داخلی را کنار بگذاریم و صرفاً خودرو وارد کنیم. صنعت‌خودرو و قطعه‌سازی کشور باید توسعه یابد و تحقق این هدف، به‌مدیریت توانمند و سیاست‌گذاری علمی و پایدار نیاز دارد.»

◀ برنامه‌ریزی بلندمدت به‌جای اسناد آرشیوی علی‌نژاد با اشاره به نخستین گام برای اصلاح صنعت خودرو به «دنیای خودرو» گفت: «گام اول، تدوین یک برنامه واقعی، جامع و قابل اجراست. همان‌طور که هر فرد برای سفر، مسیر و مقصد خود را مشخص می‌کند، کشور نیز باید برای صنعت‌خودرو و مقصد و نقشه راه روشنی داشته باشد؛ زیرا بدون برنامه نمی‌توان مسیر توسعه را طی کرد.» رئیس کمیسیون کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به تجربه تدوین اسناد پیشین افزود: «نباید سندی موقت و نمایشی تهیه شود که مانند ده‌ها سند دیگر، پس از مدتی به یابگانی سپرده شود. برنامه‌ای که برای صنعت‌خودرو تدوین می‌شود، باید هدف‌گذاری روشن، زمان‌بندی مشخص، منابع مالی و بودجه کافی، متولی پاسخگو و سازوکار دقیق برای پیش و ارزیابی داشته باشد.»

وی با اشاره به تجربه چین به‌عنوان الگویی برای توسعه صنعتی کشور تصریح کرد: «چین برای توسعه فناوری باتری و برقی‌سازی خودرو، برنامه‌ای بلندمدت تدوین کرد، منابع مالی مورد نیاز آن را تأمین کرد و بخش خصوصی را در کنار دولتی کارآمد برای اجرای آن به کار گرفت. امروز نیز نتیجه این نوع برنامه‌ریزی را در سهم بالای چین از بازار جهانی خودرو مشاهده می‌کنیم.»

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در پایان اظهار داشت: «صنعت‌خودرو با انتقادهای غیر کارشناسی و راهکارهای نامرتبط اصلاح نمی‌شود. مسیر درست، تدوین برنامه، استفاده از روش‌های علمی و تجربه‌های جهانی، تقویت بخش خصوصی و اتخاذ رویکردهای مسالهمحور است. تنها از این مسیر می‌توان هم توسعه صنعت‌خودرو و هم کاهش مصرف سوخت را دنبال کرد.»

پیوند دانشگاه و صنعت؛ شرط خلق فناوری

رئیس کمیسیون کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به ضعف ارتباط میان دانشگاه و صنعت گفت: «امروز ارتباط واقعی و موثر دانشگاه با صنعت در کشور ضعیف است و اغلب به اجرای چند پروژه محدود دانشگاهی یا مداخلات کم‌اثر خلاصه می‌شود. این در حالی است که در شرکت‌هایی مانند کیا و هیوندای، دانشگاه‌ها نقش مهمی در توسعه دانش، فناوری و محصولات جدید ایفا می‌کنند.» علی‌نژاد با تأکید بر ضرورت بازنگری در نظام آموزشی افزود: «ممکن است لازم باشد در آموزش و پرورش و آموزش عالی، بازنگری جدی صورت گیرد. باید از سال‌های ابتدایی، پرسشگری، حل مسأله و مهارت‌های مورد نیاز صنعت را آموزش دهیم. بدون شکل‌گیری این زیرساخت انسانی، خلق و توسعه فناوری در صنعت‌خودرو و هیچ جای دیگر امکان‌پذیر نخواهد بود.»

نور بالا

بنزین برای ایران سوخت نامناسبی نیست؛ کشور دارای منابع، جایگاه‌های سوخت و شبکه گسترده تعمیرگاهی است؛ بنابراین حذف کامل موتورهای درون‌سوز و سوخت‌های فسیلی بدون در نظر گرفتن واقعیت‌های کشور گزینه درستی نیست

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو با اشاره به چالش تأمین نیروی انسانی نیز تصریح کرد: «امروز کارخانه‌ها حتی برای جذب مهندسان مکانیک با حداقل توانمندی‌های مورد انتظار، هم از نظر تعداد نیرو و هم از نظر کیفیت تخصصی با مشکل مواجه هستند. در چنین شرایطی، نمی‌توان انتظار



اشاره به ضرورت بهینه‌سازی افزود: «آن‌چه باید دنبال شود، طراحی و تولید موتورهای کم‌مصرف و بهینه است. این هدف نیازمند سرمایه‌گذاری، فناوری، تجهیزات، دسترسی به دانش روز و در برخی حوزه‌ها همکاری‌های بین‌المللی یا جوینت‌ونچر است.»

این مقام صنفی با اشاره به توسعه خودروهای برقی تصریح کرد: «فناوری باتری و خودروهای برقی به‌سرعت در حال پیشرفت است. امروز در جهان، شارژ باتری‌ها به‌سمت زمان‌های بسیار کوتاه‌تر حرکت می‌کند و پیمایش خودروهای برقی نیز افزایش یافته است. با این حال، خودروهای برقی موجود در کشور همچنان با محدودیت زیرساخت شارژ و پیمایش مواجه‌اند و برای سفر و استفاده دائمی، پاسخگوی همه نیازها نیستند.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به راهبرد مناسب برای کشور اظهار داشت: «باید توانمندی‌ها و محدودیت‌های کشور را به‌درستی بسنجیم و با مشارکت دانشگاه، صنعت و دولت، برنامه‌ای قابل اجرا تدوین کنیم. در این چارچوب، توسعه موتورهای کم‌مصرف بنزینی، فناوری‌های هیبریدی و ایجاد تدریجی زیرساخت خودروهای برقی می‌تواند در کنار یکدیگر دنبال شود.»

نور بالا

میانگین مصرف سوخت خودروها در ایران حدود ۹.۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است؛ این رقم اگرچه مطلوب نیست و باید کاهش یابد، اما در مقایسه با برخی کشورها از جمله آمریکا با ۸.۶ لیتر فاصله بسیار زیادی ندارد

به «دنیای‌خودرو» گفت: «بنزین برای ایران سوخت نامناسبی نیست. کشور دارای منابع، جایگاه‌های سوخت و شبکه گسترده تعمیرگاهی است؛ بنابراین حذف کامل موتورهای درون‌سوز و سوخت‌های فسیلی، بدون در نظر گرفتن واقعیت‌های کشور، گزینه درستی نیست.»

رئیس کمیسیون کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با

باید به‌عنوان صاحب دانش و با نگاه علمی وارد میدان شود؛ صنعت، اعم از قطعه‌سازی و خودروسازی، باید به‌عنوان صاحب تجربه حضور داشته باشد و دولت نیز باید نقش سیاست‌گذار و تسهیل‌گر را ایفا کند، نه این‌که با مداخله‌های مستقیم و غیر کارشناسی، مسیر صنعت را مختل کند.»

این مقام صنفی با اشاره به شتاب تحولات فناوری تصریح کرد: «خودرو دیگر فقط یک وسیله مکانیکی نیست؛ امروز خودرو به یک سامانه هوشمند و برقی نزدیک شده که با سرعت بالایی در حال تحول است. سیاست‌گذاری در صنعت‌خودرو با ۱۰ یا ۲۰ سال قبل تفاوت جدی دارد و نمی‌توان با همان الگوهای قدیمی برای آینده تصمیم گرفت.»

وی با اشاره به ضرورت زمان‌بندی واقع‌بینانه اظهار داشت: «ممکن است در فاصله طراحی تا اجرای یک پلت‌فرم جدید، ده‌ه‌انسل فناوری در جهان تغییر کند و مفاهیم تازه‌ای وارد بازار شود. به‌همین دلیل، باید برنامه‌های پنج‌ساله، ۱۰ ساله، ۱۵ ساله و ۲۰ ساله داشته باشیم که با تغییر دولت‌ها و مدیران متوقف یا دگرگون نشوند.»

موتور کم‌مصرف و توسعه فناوری داخلی

علی‌نژاد با اشاره به جایگاه موتورهای بنزینی در ایران





در یافت خواهد شد. در صورت عدم ریز مبلغ هر حله دوم، قرارداد مشتری مطابق فرآیند دعوتنامه‌های منقضی، تعیین تکلیف خواهد شد. در این طرح، محدودیت کد ملی برای ثبت نام اعمال می‌شود و امکان صلح قرارداد وجود ندارد. همچنین متقاضیان نباید طی ۴۸ ماه گذشته در شرکت‌های سایپا و ایران خودرو ثبت نام کرده و برای آنان خودرو فاکتور شده باشد. متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی saipa.iranecar.com، پس از ثبت اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری، نسبت به انتخاب خودرو و ثبت درخواست خود اقدام کنند.

به گزارش سایپاتویز، طرح فروش مشارکت در تولید خودرو آریا اتوماتیک (۲۰۰۰ سی‌سی)، پارس نوآ یا گیربکس دستی، کوئیک GX-L با ترمز ESC و سیستم SBR و کوئیک S با استاندارد ۸۵ گانه و مجهز به سیستم SBR، ویژه متقاضیان عادی و از محل مزاد ظرفیت طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه، اول شهریورماه آغاز می‌شود. در روش مشارکت در تولید دو مرحله‌ای، مبلغ پیش پرداخت در دو مرحله از متقاضی دریافت می‌شود. مرحله نخست همزمان با ثبت نام انجام شده و مبلغ هر حله دوم از طریق دعوتنامه از مشتری



آغاز فروش مشارکت در تولید ۴ محصول گروه سایپا از اول شهریورماه

تحلیل
analysis

احسان
ناصر بابایی
کارشناس بازار

e.nasari@autoworld.ir

شرایط فروش بدون قرعه‌کشی ۴ محصول سایپا اعلام شد

چرخ‌های جلو منتقل کند. از جمله امکانات این خودرو می‌توان به؛ استارت دکمه‌ای، سیستم تهویه اتوماتیک، شش‌رژ و ایرلس گوشی همراه، ترمز پارک برقی، اتوهند، کروژ کنترل، دسته‌دنده الکترونیکی (خلیانی)، صفحه‌نمایش لمسی مالتی‌مدیا، کلاستر دیجیتال، فرمان کمکی برقی، سیستم کنترل پایداری و نورپردازی کابین، سیستم کنترل حرکت در سراسیمبی، فرمان دی‌کات، رادار نقطه‌کور و... اشاره کرد.

فروش با قیمت علی‌الحساب عرضه می‌شوند و مشتری باید در سه مرحله وجه آن را پرداخت کند. متقاضیان این طرح فروش می‌توانند از ساعت ۱۰ روز یکشنبه، اول شهریورماه نسبت به ثبت نام این خودروها اقدام کنند. آریا دارای پیش‌ران ۲ لیتری تنفس طبیعی است که می‌تواند روی هم رفته، قدرت ۱۴۴ اسب بخار و گشتاور ۱۸۸ نیوتون متر را تولید و از طریق گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به

شرکت سایپا شرایط فروش بدون قرعه‌کشی چهار محصول خود را با موعد تحویل ۱۲ الی ۱۴ ماهه ویژه مردادماه ۱۴۰۵ اعلام کرد. در جدیدترین بخشنامه فروش این شرکت، خودروهای کوئیک GX-L، کوئیک آریا و پارس نوآ به صورت مشارکت در تولید عرضه می‌شوند. این طرح فروش بدون قرعه‌کشی بوده و متقاضی باید در زمان ثبت نام نسبت به پرداخت وجه مرحله اول خودرو اقدام کند. این چهار خودرو به صورت

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	۲۵۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۹۳۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۷۸۹	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X77 الیت (۱۴۰۵)	۱۱۶	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
چری آریزو 5T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	۷۰۷	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۹۸۹	۵ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)	۲۳۶	۴ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۷۲	۶ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۹۶۷	۷ میلیارد و ۹۵۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶۱	۶ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۶۴۲	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۲۸۷	۱۱ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۵)	۶۱۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی‌ام‌سی SR3 (۱۴۰۵)	۱۴۱	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۵)	۱۳۵	۲ میلیارد و ۸۹۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	۹۵۰	۴ میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۵)	۵۷۲	۴ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۵)	۸۰۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۵)	۵۰۰	۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	

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 ۴۵۰	۰	
اپل موکا ۱٫۲ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▼
ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۵)	۹۰۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ام‌جی ۵٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۴۰۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۵)	۲۰۰	۶ میلیارد و ۴۵۰	۰	
اوتار 12EREV (۲۰۲۵)	۰	۲۴ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▼
ایرس HM5EREV نیمه برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۹ میلیارد و ۶۰۰	۱۵۰	▼
آئودی A3 توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۹۰۰	۰	
آئودی Q4 e-tron (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۶۵۰	۹ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▼
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
بامو X2sDrive 18i (۲۰۲۶)	۰	۲۰ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو X2sDrive 25i (۲۰۲۶)	۰	۱۵ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▼
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▼
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▼
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۰	۰	
بنز EQE SUV 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQ200 (۲۰۲۶)	۰	۳۶ میلیارد و ۵۰۰	یکمیلیارد	▲
بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۹ میلیارد و ۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۷ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
تانک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا لند کروزر ۲٫۴ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
تویوتا پرادو ۲٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۰ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▼
تویوتا Pro 520Pbz3x (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۸۵۰	۱۵۰	▲
تویوتا رافور ۲٫۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX151 بالابر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یکمیلیارد و ۱۳۸	۵	▲
ساینس (۱۴۰۵)	۹۹۳	یکمیلیارد و ۲۵۰	۰	
ساینس GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یکمیلیارد و ۳۵۸	۸	▲
ساینس اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یکمیلیارد و ۶۰۰	۳۰	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۳۸۰	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۹۳۵	۲۵	▼
اطلس S (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۱	یکمیلیارد و ۳۲۰	۰	
اطلس GL (بدون سناروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۰۳	یکمیلیارد و ۳۷۵	۰	
اطلس G (با سناروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۲۷	یکمیلیارد و ۴۹۵	۵	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۱۰۵	۱۰	▼
کوئیک GX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۳۱	یکمیلیارد و ۱۹۹	۰	
کوئیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۲۳۳	۰	
کوئیک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۲۷۰	۰	
کوئیک S (۱۴۰۵)	یکمیلیارد	یکمیلیارد و ۱۸۹	۴	▲
کوئیک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۲	یکمیلیارد و ۲۲۰	۰	
شاهین (بدون سناروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۱۸	یکمیلیارد و ۸۶۵	۰	
شاهین (با سناروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
شاهین اتومات (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۱۸۵	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۵	۲ میلیارد و ۵۸۰	۵	▲
شاهین اتومات پلاس (با مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۳۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۱۰	▲
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	یکمیلیارد و ۹۶۰	۵۰	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	یکمیلیارد و ۸۰۰	۵	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۰۰	یکمیلیارد و ۹۰۵	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۰	یکمیلیارد و ۶۰۵	۵	▲
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۲	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۶۵	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۹۵	۳۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۱۸۰	۳۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۰۲	یکمیلیارد و ۶۶۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۴۹	یکمیلیارد و ۸۵۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۴	یکمیلیارد و ۹۱۵	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (با رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۵۰۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۶۷۲	۲۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۸۵	۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۱۳۰	۱۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۷۹۰	۵	▲
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۸۸	یکمیلیارد و ۹۶۰	۱۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲ میلیارد و ۷۲۰	۷۰	▲
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۹۲۵	۱۵	▲
رانا پلاس (ترمز عقب کلسه‌ای) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۵	یکمیلیارد و ۵۹۵	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۸۰	یکمیلیارد و ۶۱۰	۳	▼
ری‌را ۱٫۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۷۰۵	۵	▲
وانت آریسان (با مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۶۲۸	یکمیلیارد و ۶۴۰	۱۰	▼

تهران بزرگ‌خاطر نشان: «بررسی‌های انجام‌شده نشان داد این کارگاه فاقد مجوزهای قانونی لازم برای فعالیت در زمینه فرآورده‌های نفتی بوده و در مخازن آن مقدار قابل توجهی فرآورده نفتی نگهداری می‌شود.» سردار افشاری با اشاره به شیوه فعالیت این کارگاه گفت: «بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد قاچاقچیان حرفه‌ای سوخت فرآورده‌های نفتی قاچاق را با استفاده از تجهیزات موجود در این کارگاه تغلیظ کرده و آن را برای تبدیل به محصولات از جمله روغن موتور آماده می‌کردند.» وی افزود: «در ادامه تحقیقات، مالک کارگاه شناسایی و با بررسی اسناد ارائه‌شده، مغایرت‌های موجود در اسناد و کالاهای کشف‌شده محرز شد.» سردار افشاری در پایان با تاکید بر این که مقابله با قاچاق کالا و فرآورده‌های نفتی از اولویت‌های پلیس امنیت اقتصادی است، اظهار داشت: «مبارزه با قاچاق کالا و سوخت علاوه بر صیانت از سرمایه‌های ملی، نقش مهمی در حمایت از تولید، رونق اقتصادی و کاهش آسیب‌های ناشی از فعالیت‌های غیرقانونی دارد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ‌ا کشف بیش از ۶۸ هزار لیتر فرآورده نفتی خارج از شبکه توزیع در یک کارگاه غیرمجاز خبر داد و گفت: «این کارگاه، سوخت قاچاق را تبدیل به روغن موتور می‌کرد که ارزش سوخت کشف‌شده بیش از ۴۶ میلیارد ریال برآورد شده است.» به گزارش «ایرنا» از پلیس پایتخت، سردار مهدی افشاری روز شنبه اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی از فعالیت یک کارگاه غیرمجاز در زمینه تغلیظ فرآورده‌های نفتی و دپوی سوخت در شهرک صنعتی شمس آباد مطلع شدند و موضوع را به صورت ویژه در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پس از انجام بررسی‌های تخصصی و شناسایی محل، وارد کارگاه شده و در بررسی‌های اولیه، ۱۳ مخزن و دستگاه میکسر تغلیظ، یک دستگاه بویلر، یک دستگاه چیلر، یک دستگاه ژنراتور و ۶ دستگاه فلکسی به همراه قطعات مربوطه را مشاهده کردند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی



کشف ۶۸ هزار لیتر سوخت قاچاق در شرق تهران



استانداردهای سخت‌گیرانه‌تر برای روغن گیربکس‌های اتوماتیک؛

نسل جدید روانکارها در راه است

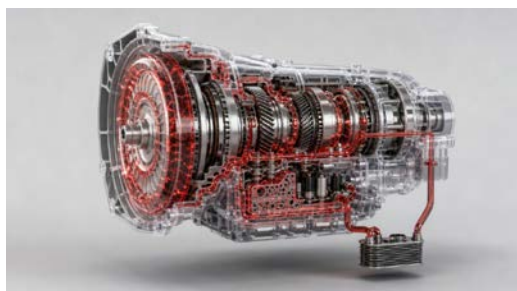
در گیربکس‌های دوکلاجه نیز نوع روغن باید با ساختار کلاچ‌ها و الزامات اصطکاکی آن‌ها هماهنگ باشد. به همین دلیل روغن مخصوص گیربکس دوکلاجه را نمی‌توان به سادگی جایگزین روغن گیربکس خودکار معمولی کرد؛ همان‌طور که روغن گیربکس متغیر پیوسته نیز الزامات متفاوتی دارد. حتی سازندگان روغن در محصولات خود این دسته‌بندی‌ها را به صورت جداگانه تعریف می‌کنند.

چالش صنعت روانکار در ۲۰۲۶

در سال ۲۰۲۶، یکی از مهم‌ترین چالش‌های تولیدکنندگان روغن گیربکس، همگام شدن با سرعت تغییر فناوری انتقال قدرت است. فرمولاسیون روغن باید با مواد اصطکاکی، آب‌بندی‌ها، آلیاژها و ساختار هیدرولیکی گیربکس سازگار باشد. بنابراین توسعه یک روغن جدید تنها به انتخاب روغن پایه و افزودنی مناسب محدود نیست و نیازمند آزمون‌های طولانی مدت روی مجموعه انتقال قدرت است.

از سوی دیگر، گسترش خودروهای هیبریدی نیز مسیر توسعه روغن‌های انتقال قدرت را تغییر داده است. در این خودروها، روانکار باید در کنار اجزای مکانیکی با شرایط کاری متفاوت و در برخی معماری‌ها با اجزای الکتریکی و حرارتی سامانه انتقال قدرت نیز سازگار باشد.

در مجموع، تغییر استانداردهای روغن گیربکس در سال ۲۰۲۶ را باید بخشی از تحول بزرگ‌تر صنعت انتقال قدرت دانست. روغن جدید صرفاً روانکار نیست؛ یک جزء مهندسی شده از سامانه انتقال قدرت است. هرچه گیربکس‌ها کم‌مصرف‌تر، چندسرعت‌تر و پیچیده‌تر می‌شوند، کوچک‌ترین انحراف از مشخصات روغن مورد تأیید می‌تواند روی کیفیت تعویض دنده، دوام قطعات، مصرف سوخت و هزینه تعمیرات اثر بگذارد. از همین رو، آینده صنعت روانکار بیش از گذشته به توسعه روغن‌های کم‌گرانرو، پایدار، اختصاصی و سازگار با نسل جدید گیربکس‌ها وابسته خواهد بود.



هوندا، هیوندای و سازندگان گیربکس نیز در بازار روغن وجود دارد. یک محصول ممکن است هم‌زمان چندین تاییدیه و توصیه فنی داشته باشد، اما این موضوع به معنای مناسب بودن آن برای همه گیربکس‌ها نیست. در واقع، صنعت روانکار از مفهوم «روغن عمومی برای چندین خودرو» به سمت روغن‌هایی با مشخصات دقیق‌تر حرکت کرده است. حتی برخی محصولات چندمنظوره، فهرست طولانی از مشخصات خودروسازان را پوشش می‌دهند؛ اما سازندگان همچنان تأکید می‌کنند که کاربرد نهایی باید با مشخصات گیربکس خودرو تطبیق داده شود.

گیربکس‌های جدید، روغن جدید می‌خواهند

ورود گیربکس‌های ۸، ۹ و ۱۰ سرعته، جعبه‌دنده‌های دوکلاجه و سامانه‌های انتقال قدرت هیبریدی، فشار بیشتری بر روانکارها وارد کرده است. در گیربکس‌های چندسرعته، تعداد تعویض دنده افزایش یافته و کنترل دقیق‌تر اصطکاک اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. از سوی دیگر، افزایش دمای کاری و محدودیت فضای نصب باعث شده است روغن علاوه بر روانکاری، نقش جدی‌تری در مدیریت حرارت داشته باشد.

فشار و دمای بالا فیلم روغنی مناسبی ایجاد کند. از همین رو، کنترل افت گرانروی در اثر برش، مقاومت در برابر اکسیداسیون و جلوگیری از تشکیل رسوب و لجن به معیارهای مهم‌تری در توسعه روغن‌های جدید تبدیل شده‌اند. در مشخصات فنی روغن‌های جدید، علاوه بر رفتار دمای بالا، قابلیت جریان در دمای پایین نیز اهمیت دارد تا سامانه انتقال قدرت از لحظه روشن شدن خودرو عملکرد مناسبی داشته باشد.

کنترل اصطکاک: مهم‌تر از گذشته

گیربکس‌های چندسرعته مدرن از تعداد بیشتری کلاچ و مجموعه‌های اصطکاکی استفاده می‌کنند. بنابراین روغن باید ضریب اصطکاک مشخص و پایداری داشته باشد. اگر رفتار اصطکاکی روغن از محدوده طراحی گیربکس خارج شود، امکان بروز لرزش، ضربه هنگام تعویض دنده و لغزش کلاچ‌ها افزایش پیدا می‌کند.

به همین دلیل نمی‌توان صرفاً بر اساس گرانروی، یک روغن را جایگزین روغن دیگر کرد. حتی روغن‌هایی که از نظر ظاهری مشابه هستند، ممکن است بسته افزودنی متفاوتی داشته باشند و برای یک گیربکس مشخص مناسب نباشند. دفترچه راهنمای برخی خودروهای جدید نیز به صراحت استفاده از روغن با مشخصه تعیین‌شده را الزامی می‌داند؛ برای نمونه، راهنمای مدل ۲۰۲۶ فورد رنجر درباره گیربکس‌های مشخص، استفاده از MERCON ULV را توصیه کرده و نسبت به استفاده از سیال نامتناسب هشدار داده است.

استانداردها به سمت کاربردهای اختصاصی‌تر می‌روند

یکی از ویژگی‌های بازار امروز، افزایش تعداد مشخصات اختصاصی خودروسازان است. در کنار استانداردهایی مانند JASO، مشخصات اختصاصی شرکت‌هایی مانند فورد، جنرال موتورز، مرسدس بنز، تویوتا،



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تحول سریع فناوری گیربکس‌های خودکار در سال‌های اخیر، تعریف «روغن گیربکس» را نیز تغییر داده است. در خودروهای جدید، روغن دیگر تنها وظیفه روانکاری چرخ‌دنده‌ها و جلوگیری از سایش را بر عهده ندارد، بلکه بخشی از سامانه انتقال قدرت محسوب می‌شود و باید هم‌زمان در کنترل فشار هیدرولیکی، انتقال گشتاور، خنک‌کاری، عملکرد کلاچ‌ها، کاهش لرزش و حتی بهبود بازده سوخت نقش ایفا کند. به همین دلیل در سال ۲۰۲۶، استانداردها و مشخصات فنی روغن‌های گیربکس خودکار بیش از گذشته به سمت گرانروی پایین‌تر، پایداری حرارتی و اکسیداسیونی بیشتر، کنترل دقیق اصطکاک و سازگاری با نسل جدید سامانه‌های انتقال قدرت حرکت کرده‌اند. برای نمونه، استاندارد ژاپنی JASO M3۱۵ همچنان یکی از مراجع مهم روغن‌های گیربکس خودکار است و آخرین ویرایش ثبت‌شده آن در سال ۲۰۲۳ منتشر شده است. یکی از مهم‌ترین تغییرات، حرکت از روغن‌های با گرانروی بالاتر به سمت روغن‌های کم‌گرانرو و فوق‌کم‌گرانرو است. در گیربکس‌های جدید، کاهش مقاومت داخلی روغن می‌تواند به کاهش تلفات انرژی و افزایش بازده انتقال قدرت کمک کند. برای نمونه، شرکت فورد برای برخی گیربکس‌های جدید خود از مشخصه MERCON ULV استفاده می‌کند و این روغن را برای گیربکس‌هایی که هماهنگ با آن طراحی شده‌اند، به دلیل گرانروی بسیار پایین، بهبود بازده سوخت، عملکرد مناسب در دماهای مختلف و پایداری بهتر در برابر برش و اکسیداسیون معرفی می‌کند. اما کاهش گرانروی به معنای کاهش الزامات فنی نیست؛ برعکس، روغن کم‌گرانرو باید بتواند در



NEW M2631 D

WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



خودرو و تصادف افزایش یابد. ماجرا پس از آن آغاز شد که در ۱۵ ژانویه ۲۰۲۶، مالک یک X۳ در خارج از آمریکا از سبک شدن غیرعادی فرمان خبر داد. بررسی‌های اولیه هیچ‌گونه آسیب ظاهری در سیستم فرمان را نشان نداد؛ اما بررسی سوابق تولید، احتمال وجود انحراف در فرآیند مونتاژ را مشخص کرد. خودروهای مشمول بین ۷ آگوست ۲۰۲۳ تا ۷ فوریه ۲۰۲۶ تولید شده‌اند. با ما تاکنون هیچ تصادف یا مصدمیتی مرتبط با این نقص گزارش نگرفته است. تعمیر نیز برای مالک رایگان خواهد بود و نمایندگی ابتدا اتصال را بررسی کرده و در صورت نیاز، قطعات مربوط به شفت و ستون فرمان را تعویض می‌کند.

با ما در ایالات متحده برای ۱۳ دستگاه X۳ مدل‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۶ فراخوان ایمنی صادر کرده است؛ نقضی که به اتصال شفت فرمان به ستون فرمان مربوط می‌شود و در شرایط خاص می‌تواند توانایی راننده برای هدایت خودرو را تحت تأثیر قرار دهد. مدل‌های مشمول شامل X۳، X۳i، xDrive۳۰s، xDrive۳۰s، xDriveM۵۰x۳ و xDriveM۵۰x۳ هستند. بر اساس گزارش رسمی NHTSA، شفت فرمان در این خودروها ممکن است مطابق مشخصات کارخانه به ستون فرمان متصل نشده باشد. در چنین شرایطی، چرخاندن فرمان ممکن است نیروی کافی برای چرخاندن چرخ‌های جلو ایجاد نکند و در نتیجه احتمال از دست رفتن کنترل

فراخوان ۱۳ دستگاه با ما X۳ در آمریکا



نظر سنجی

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۵۳

گزینه ۱ ۶۰ درصد

گزینه ۲ ۳۰ درصد

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم نقش کدام مورد در بازسازی معابر اصلی و فرعی کشور بیشتر است؟
در پاسخ به این پرسش ۶۰ درصد به گزینه یک یعنی تولید و به کارگیری تجهیزات راهداری داخلی و ۴۰ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از تجهیزات به روز وارداتی و تخصیص بودجه لازم از سوی دولت رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۵۵۴
به نظر شما اعمال تغییرات در کدام بخش توسط پلیس راهنمایی و رانندگی منجر به افزایش ایمنی و کاهش تصادفات می‌شود؟

۱- سخت‌گیری و برخورد جدی با رانندگان خاطی
۲- تشویق هر چه بیشتر رانندگان قانون‌مدار

تلگرام

Telegram

آیا آینده صنعت خودرو از آن خودروهای هیدروژنی است؟

سال‌هاست که از خودروهای هیدروژنی با توجه به فناوری به کار رفته در آن‌ها، به عنوان یکی از گزینه‌های مهم برای کاهش آلاینده‌های حمل و نقل یاد می‌شود. با این حال پرسش اصلی این است که آیا هیدروژن می‌تواند در آینده جایگزین خودروهای بنزینی، دیزلی و حتی برقی شود؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

گزارش‌های جدید آژانس بین‌المللی انرژی نشان می‌دهد که در حمل و نقل جاده‌ای، کامیون‌های سنگین همچنان سریع‌ترین بازار در حال رشد خودروهای سول سوختی هستند. بنابراین آینده هیدروژن احتمالاً بیش از خودروهای سواری، به ناوگان سنگین، اتوبوس‌ها و حمل و نقل بین شهری وابسته خواهد بود. مرسدس‌بنز و ولو در بخش تجاری بهترین راه‌حل کاهش آلاینده‌ها و آلودگی هوارا استفاده از تکنولوژی پیل سوختی یا همان سوخت هیدروژنی میدانند. اگرچه تکنولوژی نسبتاً گران‌قیمتی است، اما بهترین راه‌حل برای پایین آوردن میزان آلاینده‌ها است.

عرب‌زاده

مشکل اصلی، خود فناوری خودرو نیست؛ بلکه هزینه تولید هیدروژن کم‌کربن، زیرساخت سوخت‌گیری و قیمت سامانه سلول سوختی و مخزن است. آژانس بین‌المللی انرژی در ارزیابی ۲۰۲۶ اعلام کرده موجودی جهانی خودروهای سلول سوختی در سال ۲۰۲۵ حدود ۲۰ درصد رشد کرده و به نزدیک ۱۳۰ هزار دستگاه رسیده است؛ با این حال، کامیون‌ها و اتوبوس‌ها سهم مهمی از کاربرد آینده هیدروژن دارند. همچنین کمپانی‌های مطرح مانند بامو، تویوتا و مرسدس‌بنز با سرمایه‌گذاری‌های متعدد در این بخش، پیشرفت و دستاوردهای چشمگیری داشته‌اند

کمال‌لو

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

لزوم بررسی کارشناسی خودرو دست دوم پیش از خرید آن



چندی پیش یک دستگاه خودرو مونتاژی مدل ۱۳۹۰ را با وضعیت بدنه به ظاهر سالم در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان خریداری کردم. البته مالک قبلی آن معتقد بود خودرو از هر نظر کاملاً سالم است و نیازی به بررسی کارشناسی ندارد. بنابراین بدون بررسی وضعیت خودرو، آن را خریداری کردم و این در حالی است که با مراجعه به یکی از تعمیرگاه‌های معتبر در سطح شهر برای تعویض روغن موتور آن، متوجه شدم که کاپوت و گل‌گیرهای جلو خودرویم صافکاری و مجدداً رنگ شده‌اند! البته به رغم برقراری تماس با مالک قبلی و شرح ماجرا، متأسفانه وی این موضوع را نپذیرفت و حاضر نشد بخشی از مبلغ دریافتی را بازگرداند.

۰۹۲۲*۱۳۶۵

آیا «مازراتی» می‌تواند در تقابل با ژمن‌ها موفق شود؟ «گیلی»؛ سدان تمام‌اسپرت خانوادگی



مازراتی گیلی مدل ۲۰۲۲، یکی از متفاوت‌ترین گزینه‌ها در کلاس سدان‌های لوکس متوسط است؛ خودرویی که برخلاف بسیاری از رقبای آلمانی، تمرکز بیشتری بر طراحی ایتالیایی و حس رانندگی اسپرت دارد.

توبین-توربو یا ۵۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۳۰ نیوتون‌متر گشتاور استفاده می‌کرد. تمام نسخه‌ها به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک مجهز بودند و سامانه چهارچرخ محرک Q۴ برای برخی مدل‌های ۷۶ قابل سفارش بود. از سوی دیگر سیستم تعلیق دابل ویشبون در محور جلو و فایولینک (پنج اتصالی) در محور عقب سبب شده است سواری بسیار باکیفیتی از این گرن کوپه جذاب ایتالیایی را شاهد باشیم. قیمت پایه گیلی ۲۰۲۲ هنگام عرضه در آمریکا حدود ۲۶ هزار و ۲۰۰ دلار بود و قیمت تروفئو به حدود ۱۱۵ هزار و ۲۹۵ دلار می‌رسید. اما در بازار کار کرده سال ۲۰۲۶، افت قیمت قابل توجهی دیده می‌شود. در عین حال بر اساس آمار و داده‌های مرکز فروش خودرو در کانادا، میانگین قیمت یک گیلی ۲۰۲۲ حدود ۳۷ هزار و ۵۰۰ تا ۳۸ هزار دلار است؛ البته نمونه‌های کم‌کارکرد و مجهز می‌توانند بیش از ۴۰ هزار دلار قیمت داشته باشند؛ در حالی که خودروهای با کارکرد بالا حتی حوالی ۲۵ هزار دلار نیز برچسب قیمت می‌خورند. در مجموع، گیلی ۲۰۲۲ برای خریداری مناسب است که طراحی خاص، صدای موتور و شخصیت رانندگی ایتالیایی را به گسترده‌گی شبکه خدمات و کابین کاملاً بی‌نقص برخی رقبای آلمانی ترجیح می‌دهد



در نمای خارجی، جلوینجره بزرگ با نشان سه‌شاخه مازراتی، چراغ‌های LED، خطوط عضلانی روی کاپوت و فرم کشیده بدنه، شخصیت خودرو را شکل می‌دهند. نسخه‌های «Modena» و «Trofeo» نیز با سپرهای تهاجمی‌تر، رینگ‌های بزرگ‌تر و جزئیات اسپرت، ظاهر جدی‌تری دارند. در حقیقت مازراتی با تولید گیلی سعی داشت تا یک خودرو اسپرت امداد قالب یک خودرو خانوادگی را به دست مشتریانش برساند. همین مهم سبب شده به یکی از محبوب‌ترین گرن کوپه‌های بازار جهانی بدل شود. از سوی دیگر گیلی در بازار ایالات متحده موفقیت چندانی قابل توجهی نداشته؛ چراکه آنودی «RSV»، با ما و با سری ۶ و سری ۸ گرن کوپه و مرسدس‌بنز با «CLS» و «AMG GT» مسیر را برای این نیزه‌دار ایتالیایی تا حدی تنگ و سخت کردند. همین موضوع سبب شد میزان فروش گیلی در سال ۲۰۱۸ میلادی تنها یک هزار و ۶۹ دستگاه در ایالات متحده باشد. همچنین مجموع فروش این گرن کوپه جسور ایتالیایی در سال‌های ۲۰۲۲، ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ میلادی تنها ۱۴۰ دستگاه بود. کابین گیلی ترکیبی از چرم، تریم چوبی با فیبر کربن و جزئیات فلزی است. در مدل ۲۰۲۲ نمایشگر لمسی ۱۰.۱ اینچی با رابط مبتنی بر Android Automotive ارائه شد و اپل کاربلی (Apple CarPlay) و اندروید اتو (Android Auto) نیز در فهرست تجهیزات قرار داشتند. سیستم صوتی ۸ بلندگو به صورت استاندارد عرضه می‌شود و سیستم‌های «Harman Kardon» و «Bowers & Wilkins» نیز قابل سفارش بودند. صندلی‌های چرمی، گرم‌کن، کروز کنترل تطبیقی و برخی تجهیزات کمک‌راننده از دیگر امکانات مهم بودند. همچنین سیستم‌های ایمنی پیشرفته از جمله ترمز اضطراری خودکار، سامانه پایش نقاط کور، سیستم کمکی حرکت بین خطوط و دوربین ۳۶۰ درجه و سیستم پیشگیری از برخورد نیز برای این گرن کوپه اسپرت خانوادگی ایتالیایی در نظر گرفته شد. در بخش فنی، نسخه پایه GT به موتور ۳ لیتری ۷۶ توبین-توربو یا ۲۴۵ اسب‌بخار مجهز بود. نسخه «Modena» قدرت را به ۴۲۴ اسب‌بخار افزایش می‌داد؛ در حالی که تروفئو از موتور ۳.۸ لیتری ۷۸

پیامک

SMS

توجه به سیستم برقی خودرو

خودرو پژو SLX۴۰۵ با موتور ۱۸۰۰ سی‌سی مدل ۱۳۹۳ دارم و حدود دو هفته است هنگامی که خودرویم را روشن می‌کنم، راهنمای سمت چپ یا راست و فلاشر و حتی چراغ‌های جلو و عقب و مه‌شکن جلو روشن نمی‌شود. این در حالی است که علائم پشت آمپر مثل همیشه روشن می‌شود؛ علت چیست؟

۰۹۱۹*۶۳۹۳*

«به صورت کلی مشکل مذکور می‌تواند سه علت عمده داشته باشد. نخست با توجه به این که شما بیان کردید تمام علائم پشت پنل روشن می‌شود، باید گفت دسته‌راهنما سالم بوده و باید فیوز مربوط به چراغ‌ها و راهنماها را بررسی کنید. زیرا اگر به‌دلیل آمپر بالای مدار الکتریکی، در فیوز اتصالی کوتاه رخ داده باشد. این مشکل را به‌وجود می‌آورد. اما در نظر داشته باشید که سوختن فیوز نیز در بروز چنین مشکلی بی‌تأثیر نیست. بنابراین باید وضعیت فیوز مربوطه نیز بررسی و در صورت نیاز این قطعه تعویض شود. در مرحله دوم عیب‌یابی باید توجه داشت که در مدارهای الکتریکی یک کلید قطع و وصل وجود دارد. در صورت خرابی این کلید یا همان دسته‌راهنما، مصرف‌کننده‌های الکتریکی عملکرد درستی نخواهند داشت. زیرا جریان الکتریکی مدار کامل نیست و بنابراین خاموش باقی می‌ماند. بنابراین باید وضعیت دسته‌راهنما نیز بررسی و در صورت نیاز این قطعه هم تعویض شود. به‌عنوان آخرین بخش عیب‌یابی، اگر با تعویض فیوز و دسته‌راهنما نیز مشکل همچنان وجود داشته باشد، باید وضعیت مصرف‌کننده‌های الکتریکی چون لامپ‌های چراغ و راهنما بررسی شود. در زمان تعویض این قطعات الکتریکی، لازم است که سیم‌کشی‌های آن و سوکت‌های مربوطه نیز مورد بررسی قرار گیرد. در صورت بروز مشکل در این بخش نیز باید قطعات مربوطه تعویض شوند تا مشکل به‌طور کامل برطرف شود. در نهایت این موضوع را در نظر داشته باشید که نصب هرگونه قطعه الکترونیکی یا الکتریکی مازاد بر سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی خودرو می‌تواند سبب ایجاد ایرادات و مشکلات گسترده در خودرو شود. بنابراین در زمان نصب هر قطعه الکتریکی و الکترونیکی نیاز است که به نمایندگی یا مراکز تخصصی مراجعه کنید تا کارشناس فنی با مکانیک به فرآیند نصب قطعه نظارت کامل و دقیقی داشته باشد.

خرابی کوئل دویل

خودرو سمند مجهز به موتور EF۷ با کارکرد ۵۰ هزار کیلومتر دارم و احساس می‌کنم مصرف سوخت آن در مقایسه با گذشته تا حدی افزایش یافته است؛ مشکل چیست؟

۰۹۳۶*۹۱۲۱*

«ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور صحیح نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. از آن جا که خودرو شما مجهز به موتور EF۷ است، بنابراین نگهداری از آن نیازمند دقت بیشتری است. اما به‌صورت کلی، افزایش مصرف سوخت در فصل گرما امری عادی است و دلیل آن نیز استفاده از سیستم تهویه است. در حالت کلی افزایش مصرف سوخت در خودروها ممکن است به‌دلیل تنظیم نبودن باد لاستیک‌ها، خرابی سنسور دمای آب، اکسژن یا کیلومتر رخ دهد. در چنین شرایطی معمولاً چراغ‌چک به‌عنوان هشدار روشن خواهد شد. گاهی ممکن است در صورت خرابی یا نیم‌سوز شدن کوئل دویل در خودرو نیز این مشکل رخ دهد. معمولاً در صورت خرابی این قطعه ممکن است چراغ‌چک روشن نشده و راننده از روی افزایش مصرف سوخت بتواند تشخیص دهد این قطعه معیوب است. هر چند که یکی از نقاط ضعف این مدل پیش‌ترانه خرابی کوئل دویل است که سبب بالا رفتن مصرف سوخت و ریپ زدن خودرو می‌شود.



ایل کاربلی و اندروید اتو و مجموعه فناوری‌های ایمنی Toyota Safety Sense ۳.۰، تجهیزات مهم این خانواده هستند. قلب کمری Nightshade یک سامانه هیبریدی ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر است که با دو موتور برقی و گیربکس eCVT کار می‌کند. نسخه دیفرانسیل جلو ۲۲۵ اسب‌بخار قدرت دارد و مصرف رسمی آن ۵.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر شهری و ۴.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر بزرگراه اعلام شده است. نسخه AWD نیز با موتور برقی اضافه، ۲۲۲ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. قیمت پایه Nightshade مدل ۲۰۲۶ در آمریکا ۳۲ هزار و ۱۰۰ دلار و نسخه Nightshade AWD برابر با ۳۴ هزار و ۶۲۵ دلار است؛ هزینه مقصد و تجهیزات یا مالیات‌های محلی جداگانه محاسبه می‌شوند.

تویوتا برای مدل ۲۰۲۶ نسخه Nightshade را بر پایه تیپ SE به خانواده کمری اضافه کرده است؛ نسخه‌ای که تمرکز اصلی آن روی تغییر ظاهر و ارائه شخصیت اسپرت‌تر است. در نمای خارجی، جلوینچره مشکی Gloss Black، عناصر مشکی در Air Curtain، کاناردهای جانبی، دستگیره درها، قاب آینه‌ها، آنتن Shark-Fin، دیفیوزر عقب و اسپویلر، در کنار رنگ‌های ۱۹ اینچی Satin Black قرار گرفته‌اند. نشان‌های مشکی نیز هویت Nightshade را کامل می‌کنند. در کابین، ساختار راننده‌محور تیپ SE حفظ شده و نسخه Nightshade از ترم داخلی مشکی با ترکیب متریال پارچه‌ای و مصنوعی بهره می‌برد. نمایشگر ۱۸ اینچی Toyota Audio Multimedia، اتصال



تویوتا کمری «Nightshade» اسپرت‌تر و جسورتر

مشخصات فنی؛ هنوز زود است برای اعلام اعداد قطعی

شاید مهم‌ترین نکته درباره توسان ۲۰۲۷ همین باشد: برخلاف بسیاری از معرفی‌های رسمی، هیوندای فعلا اطلاعات کامل قوای محرکه را منتشر نکرده است. مجله «موتور وان» صراحتاً اعلام کرده که هنگام رونمایی اولیه، مشخصات فنی کامل موتور و قوای محرکه در دسترس نبوده است. همچنین «کار اند درایور» نیز همین موضوع را تأیید کرده و انتظار دارد نسخه‌های هیبریدی و غیرهیبریدی همچنان در خانواده توسان حضور داشته باشند. بنابراین فعلا نمی‌توان قدرت، گشتاور، حجم موتور، نوع گیربکس، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت یا مصرف سوخت رسمی توسان ۲۰۲۷ را با اطمینان اعلام کرد. با این حال، ادامه حضور قوای محرکه هیبریدی کاملاً منطقی به نظر می‌رسد. هیوندای در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری قابل توجهی روی توسعه خانواده هیبریدی انجام داده و فروش نسخه‌های هیبریدی Tucson نیز رشد قابل توجهی داشته است. این شرکت همچنین اعلام کرده است که قصد دارد تعداد مدل‌های هیبریدی خود را تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۱۸ مدل افزایش دهد. بنابراین احتمالاً توسان جدید نیز در استراتژی برقی‌سازی تدریجی هیوندای نقش مهمی خواهد داشت؛ به خصوص در بازاری که هنوز خودروهای هیبریدی در کنار مدل‌های تمام‌برقی تقاضای بالایی دارند. براساس اطلاعات موجود همچنان موتورهای ۲ لیتری و ۲.۵ لیتری اسمارت استریم هیوندای قرار است قلب تپنده توسان نسل پنجم را تشکیل دهند.



توسان نسل پنجم؛ یک تغییر نسل واقعی

توسان جدید نسل پنجم موسوم به NX۵ را نباید صرفاً یک فیس‌لیفت بزرگ دانست. هیوندای تقریباً تمام بخش‌های قابل مشاهده خودرو را بازتعریف کرده است؛ از ابعاد بدنه و فرم گلگیرها گرفته تا چراغ‌ها، داشبورد، نمایشگرها و معماری دیجیتال. افزایش طول، عرض و فاصله محوری نشان می‌دهد که هیوندای بعدنابل افزایش فضای کابین و ارتقای جایگاه توسان در کلاس کراس‌اوورهای کامپکت است. از طرف دیگر، طراحی Art of Steel تلاش می‌کند خودرو را از ظاهر معمول کراس‌اوورهای شهری فاصله دهد و شخصیت SUV آن را پررنگ‌تر کند. اما شاید مهم‌ترین تحول در بخش‌هایی باشد که با چشم دیده نمی‌شوند. ورود Pleos به کابین نشان می‌دهد توسان ۲۰۲۷ فقط یک وسیله نقلیه جدید نیست؛ بلکه بخشی از برنامه هیوندای برای تبدیل خودرو به یک پلت‌فرم نرم‌افزاری متصل است. در چنین شرایطی، ارزش یک خودرو دیگر فقط با حجم موتور، قدرت یا شتاب سنجیده نمی‌شود؛ بلکه نرم‌افزار، اتصال، قابلیت به‌روزرسانی و تعامل انسان و خودرو نیز بخشی از تجربه مالکیت خواهند بود. در نهایت، توسان ۲۰۲۷ را می‌توان یکی از جسورانه‌ترین تغییر نسل‌های اخیر هیوندای دانست. خودرویی که از نظر طراحی، ابعاد و فناوری جهش کرده، اما هنوز بخش مهمی از داستان آن یعنی مشخصات قوای محرکه، قیمت رسمی و جزئیات کامل تجهیزات باقی مانده است. قرار است فروش این نسل ابتدا در کره جنوبی آغاز شود و سایر بازارهای جهانی نیز در سال ۲۰۲۷ آن را دریافت کنند.



قیمت؛ از حدود ۳۲ هزار دلار؟

قیمت رسمی توسان ۲۰۲۷ هنوز توسط هیوندای اعلام نشده است. اما مجله «کار اند درایور» در حال حاضر قیمت پایه این خودرو را حدود ۳۲ هزار دلار برآورد می‌کند و سقف قیمتی را نیز حدود ۴۲ هزار دلار پیش‌بینی کرده است. این اعداد تخمینی هستند و نباید با قیمت رسمی اشتباه گرفته شوند. برای مقایسه، توسان مدل ۲۰۲۶ در بازار آمریکا از حدود ۳۱ هزار و ۳۵۰ دلار آغاز می‌شود؛ بنابراین اگر برآورد «کار اند درایور» به قیمت نهایی نزدیک باشد، نسل جدید احتمالاً با افزایش قیمت نسبتاً محدودی وارد بازار خواهد شد؛ هر چند نسخه‌های مجهزتر و هیبریدی می‌توانند قیمت بالاتری داشته باشند.



«هیوندای» با محبوب‌ترین کراس‌اوور خود وارد میدان رقابت می‌شود؛

زشت و زیبای ظاهر جدید «توسان»

هیوندای برای نسل جدید توسان تصمیم گرفته مسیر تکامل تدریجی را کنار بگذارد و یکی از مهم‌ترین تغییرات تاریخ این کراس‌اوور محبوب را رقم بزند. نسل پنجم توسان برای مدل سال ۲۰۲۷ با ظاهری کاملاً متفاوت معرفی شده است؛ خودرویی که دیگر شباهت چندانی به نسل قبلی ندارد و با بدنه‌ای مکعبی‌تر، خطوط تیزتر و چهره‌ای بسیار جسورانه می‌خواهد تعریف تازه‌ای از یک کراس‌اوور کامپکت ارائه کند. معرفی رسمی خودرو در ۱۹ آگوست ۲۰۲۶ انجام شد و رسانه‌هایی مانند «موتور وان» و «کار اند درایور» نیز نخستین تصاویر و جزئیات آن را منتشر کردند.



پایان دوره خطوط نرم

خطوط تیز و شکسته اصلی‌ترین بخش طراحی بدنه توسان از نسل سوم یعنی TL که سال ۲۰۱۵ میلادی معرفی شد، به‌شمار می‌رود. خلاقیتی که پیتر شرایر به محصولات هیوندای اضافه کرد. مهم‌ترین ویژگی توسان ۲۰۲۷، زبان طراحی جدید آن است. هیوندای با فاصله گرفتن از فرم نسبتاً نرم نسل فعلی، به‌سراغ حجم‌های هندسی، گلگیرهای برجسته و سطوح کاملاً مشخص رفته است. نتیجه، خودرویی است که از فاصله دور بیشتر شبیه یک اس‌یووی خشن و ماجراجو به نظر می‌رسد تا یک کراس‌اوور شهری معمولی. در نمای جلو، چراغ‌های زاویه‌دار با یک نور نورانی سراسری ترکیب شده‌اند. همین ایده در قسمت عقب نیز تکرار شده و باعث شده جلو و عقب خودرو هویتی کاملاً متفاوت نسبت به نسل قبلی داشته باشند. امضای نورانی H شکل هیوندای نیز در دو انتهای خودرو دیده می‌شود و یکی از عناصر اصلی هویت بصری توسان جدید است. هیوندای این رویکرد طراحی را با عنوان Art of Steel معرفی کرده است؛ فلسفه‌ای که به‌جای خطوط سیال و فرم‌های نرم، بر حس استحکام، حجم‌های هندسی و سطوح برجسته تأکید دارد. درواقع، توسان جدید بخشی از همان مسیری را دنبال می‌کند که پیش‌تر در محصولات جدید هیوندای و کانسیپت Boulder دیده بودیم. همچنین فرم بدنه جدید به‌وضوح از زبان طراحی خشن‌تر Boulder تأثیر گرفته است. اما تغییرات فقط ظاهری نیستند. توسان ۲۰۲۷ نسل پنجم موسوم به NX۵ در تمام ابعاد رشد کرده است. طول بدنه اکنون به حدود ۴.۷ متر رسیده که تقریباً ۶۰ میلی‌متر بیشتر از نسل قبلی است. فاصله محوری نیز با افزایش حدود ۳۰ میلی‌متر به ۲۷۸۵ میلی‌متر رسیده است. عرض خودرو به حدود ۱۹۰۵ میلی‌متر افزایش یافته و ارتفاع نیز حدود ۱۶۸۵ میلی‌متر اعلام شده است. این افزایش ابعاد مستقیماً با هدف ایجاد فضای بیشتر در کابین انجام شده است. یکی از جزئیات جالب، افزایش زاویه باز شدن درهای عقب است. هیوندای این زاویه را حدود ۱۰ درجه افزایش داده و به ۸۳ درجه رسانده است. همچنین به‌دلیل افزایش ارتفاع و ابعاد بدنه، فضای سر نشینان عقب نیز بهتر شده و این افزایش حدود ۲۹ میلی‌متری فضای سر ردیف دوم را بهبود داده است.

ترکیب نمایشگر، کنترل‌های فیزیکی و طراحی مینیمال

اگر نمای بیرونی توسان جدید یک انقلاب باشد، کابین نیز تقریباً از صفر طراحی شده است. داشبورد دیگر ساختار نسل فعلی را ندارد و یک نمایشگر بزرگ در مرکز آن قرار گرفته است. با این حال، هیوندای برخلاف برخی خودروسازان که تقریباً تمام عملکردهای خودرو را به نمایشگر

منتقل کرده‌اند، مجموعه‌ای از کنترل‌های فیزیکی را از بر صفحه‌نمایش حفظ کرده است. این تصمیم از نظر کاربری اهمیت زیادی دارد. راننده برای تنظیم برخی عملکردهای روزمره مجبور نیست همیشه از منوهای لمسی عبور کند؛ موضوعی که می‌تواند هنگام رانندگی ایمنی و سهولت استفاده را افزایش دهد. در مقابل راننده نیز یک نمایشگر باریک دیجیتال قرار گرفته که مستقیماً در میدان دید اوست. فرمان دایره نیز یکی از عناصر جدید کابین است و طراحی کنسول مرکزی با خطوط منحنی، در تضاد با فرم جعبه‌ای بدنه قرار گرفته است. در نمونه معرفی شده، استفاده از ترمیم چوبی، روکش‌های سوراخ‌دار، نورپردازی محیطی و جزئیات نارنجی روی داشبورد، فضای کابین را از یک محیط کاملاً تکنولوژیک به ترکیبی از فناوری و حس لوکس تبدیل کرده است. یکی از مهم‌ترین فناوری‌های کابین، سیستم اطلاعات - سرگرمی Pleos است. این موضوع اهمیت زیادی دارد؛ زیرا هیوندای در حال حرکت از یک خودروساز سنتی به سمت مفهوم Software-Defined Vehicle یا خودرو نرم‌افزارمحور است. هیوندای موتورگروپ Pleos Connect را به‌عنوان نسل جدید سیستم اطلاعات - سرگرمی معرفی کرده که بر پایه Android Automotive OS توسعه یافته است. این سیستم می‌تواند امکاناتی مانند شخصی‌سازی بیشتر، اتصال خدمات دیجیتال، بازار نرم‌افزاری و قابلیت‌های مبتنی بر هوش مصنوعی را فراهم کند. هیوندای اعلام کرده Pleos Connect از ششمین ماه دوم سال ۲۰۲۶ وارد خودروهای این گروه می‌شود و هدف‌گذاری شده است که تا سال ۲۰۳۰ در بیش از ۲۰ میلیون خودروی مورد استفاده قرار گیرد. به‌همین دلیل، نمایشگر بزرگ توسان ۲۰۲۷ فقط یک صفحه برای نمایش نقشه و موسیقی نیست؛ بلکه می‌تواند بخشی از تغییر بنیادی معماری دیجیتال خودرو باشد.

آپشن‌ها و تجهیزات؛ چه چیزهایی قطعی است؟

در این بخش باید با احتیاط صحبت کرد. هیوندای در زمان معرفی اولیه هنوز فهرست کامل تجهیزات تمام‌تیپ‌ها را اعلام نکرده است. بنابراین نمی‌توان تمام آپشن‌هایی را که برخی رسانه‌ها یا منابع غیررسمی مطرح کرده‌اند، به‌عنوان تجهیزات قطعی توسان ۲۰۲۷ معرفی کرد. آن چه فعلاً به‌طور واضح قابل مشاهده است، نمایشگر بزرگ مرکزی، کلاستر دیجیتال راننده، سیستم Pleos، کنترل‌های فیزیکی، نورپردازی محیطی و طراحی جدید کابین است. همچنین با توجه به استراتژی فعلی هیوندای، انتظار می‌رود نسل جدید توسان مجموعه‌ای از فناوری‌های کمک‌راننده Hyundai SmartSense را ارائه کند؛ اما جزئیات و ترکیب آن‌ها بسته به بازار و تیپ هنوز باید توسط هیوندای اعلام شود. از نظر تیپ‌های بدنه نیز Motor ۱ اعلام کرده که نسخه XRT با ظاهر ماجراجویانه‌تر در راه است. همچنین احتمال بازگشت نسخه N Line وجود دارد؛ اگرچه جزئیات رسمی آن هنوز منتشر نشده است.

و ترکیبات آلی فرار کمک کند و در صورت استمرار و فراگیر شدن این تغییر رفتار، آثار آن در بهبود کیفیت هوای شهر قابل توجه خواهد بود. وی با اشاره به فرارسیدن نیمه دوم سال و افزایش احتمال وقوع شرایط پایدار جوی و انباشت آلاینده‌ها در تهران گفت: «در ماه‌های سرد سال، مدیریت تقاضای سفر و کاهش انتشار از منابع متحرک اهمیت مضاعفی پیدا می‌کند؛ زیرا در شرایط سکون و یابداری جوی، آلاینده‌های منتشر شده از منابع مختلف، به‌ویژه منابع متحرک، با سرعت کمتری از محدوده شهری خارج شده و امکان افزایش غلظت آلاینده‌ها در سطح تنفسی شهروندان افزایش می‌یابد.» عباس نژاد ادامه داد: «در شرایط اضطرار آلودگی هوا، مجموعه‌ای از اقدامات باید به‌صورت هم‌زمان و هماهنگ اجرا شود و تقویت و تسهیل استفاده از حمل‌ونقل عمومی یکی از اقدامات مهم در مدیریت منابع متحرک انتشار آلودگی است.

» به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از روابط عمومی حفاظت محیط زیست استان تهران، حسن عباس‌نژاد در تشریح این خبر اظهار داشت: «تجربه رایگان شدن مترو و اتوبوس در تهران نشان داد که ایجاد مشوق برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی می‌تواند زمینه افزایش سهم سفرهای عمومی و کاهش وابستگی به خودروهای شخصی را فراهم کند و از این مسیر، مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل و انتشار آلاینده‌های ناشی از تردد خودروها را کاهش دهد. گزارش‌های منتشر شده درباره این تجربه نیز بر افزایش استقبال از حمل‌ونقل عمومی و آثار آن بر کاهش ترافیک و مصرف سوخت تأکید داشته‌اند.» مدیر کل حفاظت محیط زیست استان تهران افزود: «از منظر زیست‌محیطی، کاهش تردد خودروهای شخصی به‌ویژه در معابر پر ترافیک، می‌تواند به کاهش انتشار آلاینده‌هایی همچون ذرات معلق، اکسیدهای نیتروژن، مونوکسید کربن



رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی؛ فرصتی برای کاهش مصرف سوخت



نرخ خدمات باید برای مشتری روشن باشد؛

«انعام» اجباری در کارواش‌ها قانونی نیست



انعام» و «تحمیل انعام» باید برای واحدهای صنفی و مشتریان روشن باشد.

انعام، بخشی از نرخ خدمات نیست

سید یاسر رایگانی، سخنگوی سازمان تعزیرات حکومتی با تأکید بر ضرورت شفافیت در قیمت‌گذاری خدمات اظهار کرد: «قیمت‌گذاری خدمات باید از سوی اتحادیه‌های صنفی مشخص و در معرض دید مشتری نصب شود تا مصرف‌کننده پیش از دریافت خدمت، از نرخ‌ها اطلاع داشته باشد.»

وی درباره دریافت انعام در کارواش‌ها نیز تأکید کرد: «پرداخت انعام کاملاً اختیاری است و هیچ واحد صنفی یا ارائه‌دهنده خدمتی حق ندارد آن را به شکل اجباری، از پیش تعیین‌شده یا به‌عنوان شرط ارائه خدمت از مشتری مطالبه کند.»

ایسن اظهار نظر یک نکته مهم را روشن می‌کند؛ انعام نمی‌تواند به بخشی از نرخ خدمات تبدیل شود. یعنی واحد صنفی نمی‌تواند مبلغ مشخصی را برای انعام تعیین و آن را به هزینه‌ای که مشتری باید هنگام تسویه حساب پرداخت کند، اضافه کند.

اگر مشتری از خدمات ارائه‌شده رضایت داشته باشد، می‌تواند مبلغی را به انتخاب خود به کارکنان پرداخت کند و اگر از کیفیت خدمت رضایت نداشته باشد، الزامی برای پرداخت انعام وجود ندارد.

مرز باریک میان پیشنهاد و اجبار البته میان پیشنهاد پرداخت انعام و دریافت اجباری آن

پرداخت انعام در فرهنگ عمومی خدمات، مفهومی روشن دارد؛ مبلغی که مشتری در صورت رضایت از کیفیت خدمت و عملکرد ارائه‌دهنده، به‌صورت اختیاری پرداخت می‌کند. با این حال، طی روزهای اخیر شیوه‌ای در برخی واحدهای صنفی کارواش‌ها شکل گرفته که مرز میان «انعام» و «هزینه اجباری» را محل سوال قرار داده است. مشتری پس از دریافت خدمات و هنگام تسویه حساب، با گزینه‌ای مواجه می‌شود که برای انعام مبلغ مشخصی پیشنهاد می‌کند و حتی در برخی موارد رقم پایه‌ای برای آن در نظر گرفته شده است.

ماجرای زمانی جدی‌تر می‌شود که مشتری پس از دریافت فاکتور با این پرسش مواجه شود که «چقدر انعام بزنم؟» در چنین شرایطی، وقتی مبلغی مانند ۱۰۰ هزار تومان یا حتی بیشتر به‌عنوان رقم پیشنهادی روی فاکتور قرار می‌گیرد، مفهوم انعام از یک پرداخت کاملاً اختیاری فاصله گرفته و می‌تواند برای مشتری این تصور را ایجاد کند که پرداخت آن بخشی از هزینه دریافت خدمت است.

در حالی که مشتری پیش از ورود خودرو به کارواش، انتظار دارد هزینه خدمات براساس نرخ مشخص و اعلام‌شده محاسبه شود، اضافه شدن مبلغی تحت‌عنوان انعام می‌تواند هزینه نهایی را افزایش دهد؛ به‌خصوص اگر مشتری تصور کند عدم پرداخت این مبلغ ممکن است بر کیفیت خدمات یا نحوه برخورد کارکنان تأثیر بگذارد.

این موضوع از منظر حقوق مصرف‌کننده اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ چرا که مشتری باید پیش از دریافت خدمت بداند بابت چه مواردی و با چه نرخ قرار است هزینه پرداخت کند. بنابراین تفاوت اساسی میان «پیشنهاد

مسئولیت بازرسی و نقش مشتری

موضوع دریافت وجه تحت‌عنوان انعام، تنها یک اختلاف کوچک میان مشتری و کارواش نیست. تداوم چنین رویه‌ای می‌تواند به تدریج فرهنگ دریافت هزینه‌های جانبی و خارج از نرخ مصوب را در برخی خدمات گسترش دهد.

سخنگوی سازمان تعزیرات حکومتی نیز تأکید کرده است که تعزیرات با تلافی از جمله دریافت وجه غیرقانونی، اجبار به پرداخت انعام یا رعایت نکردن نرخ‌های مصوب برخورد خواهد کرد.

از سوی دیگر، مشتری نیز باید نسبت به فاکتور و هزینه‌های پرداختی حساس باشد. در صورتی که مبلغی تحت‌عنوان انعام به‌صورت اجباری مطالبه شود، مشتری می‌تواند موضوع را از طریق اتحادیه مربوطه یا ثبت شکایت در تعزیرات حکومتی پیگیری کند.

در نهایت، اصل ماجرا ساده است؛ انعام زمانی انعام است که انتخاب آن با مشتری باشد. اگر مبلغی از پیش تعیین شود، روی فاکتور قرار گیرد و مشتری برای پرداخت آن تحت فشار قرار بگیرد، دیگر نمی‌توان آن را یک پرداخت داوطلبانه تلقی کرد.

بازار خدمات خودرو نیز مانند هر بازار دیگری به شفافیت قیمت و رعایت حقوق مصرف‌کننده نیاز دارد. مشتری باید بداند برای شست‌وشو، نظافت، واکس، پولیش یا هر خدمت دیگری چه مبلغی پرداخت می‌کند و پس از پایان کار نیز تصمیم درباره پرداخت انعام باید کاملاً در اختیار خودش باشد.

صنفی مبلغی را «انعام» بنامد، اما اگر پرداخت آن برای مشتری اجباری باشد یا مبلغ تعیین‌شده عملاً بخشی از هزینه خدمات محسوب شود، نمی‌توان صرفاً با تغییر عنوان، ماهیت دریافت وجه را تغییر داد.

نرخ خدمات باید برای مشتری روشن باشد

یکی از الزامات مهم در فعالیتهای واحدهای خدماتی، شفاف بودن قیمت خدمات است. مشتری باید بتواند پیش از دریافت خدمت، نرخ آن را مشاهده کند و براساس همان نرخ درباره استفاده از خدمات تصمیم بگیرد.

درمورد کارواش‌ها نیز قیمت خدمات باید براساس نرخ‌های تعیین‌شده از سوی اتحادیه مربوطه باشد و نرخ‌ها در

تفاوت وجود دارد. یک واحد صنفی می‌تواند در صورت رعایت قوانین و بدون ایجاد اجبار، امکان پرداخت انعام را در اختیار مشتری قرار دهد؛ اما زمانی که مبلغی از پیش تعیین شود یا مشتری احساس کند برای دریافت خدمت باید این مبلغ را نیز بپردازد، موضوع شکل دیگری پیدا می‌کند.

رایگانی در همین زمینه هشدار داد: «اگر دریافت وجه تحت‌عنوان انعام، در عمل به فروش اجباری، تحمیل هزینه اضافه یا گرانفروشی پنهان منجر شود، این موضوع قابل رسیدگی در تعزیرات حکومتی است.»

بنابراین آن چه اهمیت دارد، عنوان درج‌شده روی فاکتور نیست، بلکه نحوه دریافت وجه است. ممکن است یک واحد

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN
MOTOR

LAMARI



Autoworld.ir

شنبه ۳۱ مرداد ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۵۴

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلیورد
Billboard

صدای ناب خودرو

هارمن کلاردن در کمپین‌های خود، کیفیت صدا را بخشی از تجربه رانندگی معرفی می‌کند؛ تمرکز اصلی بر صدای فراگیر، بازتولید دقیق جزئیات موسیقی و تنظیم اختصاصی سیستم برای فضای کابین است. این برند با همکاری خودروسازانی مانند بام و فولکس‌واگن، سیستم‌های صوتی را متناسب با اکوستیک هر خودرو توسعه می‌دهد تا موسیقی طبیعی‌تر و فراگیرتر به گوش راننده و دیگر سرنشینان برسد.

harman/kardon

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

چهار دهه تحول؛ از مونتاژ تا طراحی و معرفی فناوری خودرو

چهار دهه پیش، صنعت خودرو کره جنوبی هنوز فاصله قابل توجهی با غول‌های ژاپنی، اروپایی و آمریکایی داشت؛ اما امروز نام‌هایی مانند هیوندای و کیا در بازارهای اصلی جهان نه به عنوان تولیدکنندگان ارزان قیمت، بلکه به عنوان بازیگران جدی صنعت خودرو شناخته می‌شوند. این تحول را باید یکی از نمونه‌های کم‌نظیر صنعتی شدن سریع در جهان دانست. نقطه عطف این مسیر، عبور کره از مرحله مونتاژ و حرکت به سمت تولید انبوه و توسعه توانمندی‌های داخلی در دهه ۱۹۸۰ بود. بانک جهانی، رشد چشمگیر صنعت خودرو کره را پس از دستیابی به تولید انبوه در میانه این دهه مورد تأکید قرار داده است. صادرات نیز به موتور اصلی این تحول تبدیل شد؛ خودروسازان کره‌ای دریافتند که برای بقا، باید استانداردهای جهانی کیفیت، هزینه و بهره‌وری را هدف قرار دهند. بحران مالی آسیا در اواخر دهه ۱۹۹۰ نیز نقطه‌ای تعیین‌کننده بود. صنعت خودرو وارد مرحله‌ای از بازسازی و تمرکز شد و ادغام‌ها، از جمله ورود کیا به مجموعه هیوندای، ساختار صنعت را تغییر داد. اما شاید مهم‌ترین بخش داستان، تغییر ماهیت رقابت باشد. کره جنوبی از مونتاژ و صادرات خودروهای متعارف به سمت توسعه موتور، الکترونیک، نرم‌افزار، خودروهای برقی و فناوری‌های هیدروژنی حرکت کرده است. OECD نیز صنعت تولیدی کره را حاصل پیوند سرمایه‌گذاری، نوآوری و حضور قدرتمند شرکت‌های بزرگ می‌داند. امروز موفقیت کره جنوبی تنها محدود به تعداد خودروهای تولیدشده نیست، بلکه این پیروزی و موفقیت مرهون این واقعیت است که کشوری که زمانی فناوری خودرو را عمدتاً از بیرون دریافت و تأمین می‌کرد، اکنون در تعیین مسیر آینده خودروهای برقی و هوشمند نیز نقش‌آفرین شده است. این شاید مهم‌ترین درس چهار دهه تحول صنعت خودرو کره باشد: رقابت جهانی، بیش از آن که به گذشته وابسته باشد، به توانایی یادگیری، سرمایه‌گذاری و تغییر مداوم وابسته است.

قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته در بازار ثابت ماند



فونیکس تیگو ۸ پرومکس
بدون تغییر بها در بازار ۷
میلیارد و ۹۸۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



کی‌ام‌سی T9 بدون تغییر
بها در بازار ۶ میلیارد
و ۸۰۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک
بدون تغییر بها در بازار ۲
میلیارد و ۷۸۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس
بدون تغییر بها در بازار ۲
میلیارد و ۶۱۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد

تحت لیسانس VREDESTEIN هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

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

یزد تایر



یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com