



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس
آیین نامه اجرای جایگزینی
خودروهای فرسوده نیازمند
بازنگری است

صفحه ۴



۴ خودرو ارزنده برای استفاده
به انتخاب «دنیای خودرو»

صفحه ۸



استارت
Start

امید محمدی

سر دبیر

اتفاقات جدید
در راه صنعت خودرو

خصوصی سازی صنعت خودرو در کشور پس از سال ها بحث و وعده، حالا وارد مرحله ای شده که می تواند آینده این صنعت را تغییر دهد پس از واگذاری مدیریت نخستین خودروساز بزرگ کشور به بخش خصوصی...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس
در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

خودروساز ایرانی وارد هیچ
رقابتی نمی شود!

صفحات ۲ و ۳

سرمایه «پارس خودرو» به بیش از
۱۳۳ همت می رسد

صفحه ۱۰

زیمبابوه، می تواند هاب منطقه ای
محصولات سایپا باشد

صفحه ۴

تحويل حضوری به ۴ هزار دستگاه در ماه رسید؛
افزایش ۱۰۰ درصدی ظرفیت
تحويل حضوری خودرو در «سایپا»

صفحه ۲

تابستان سخت برای خریداران خودرو؛

قیمت ها بالامی روند، تخفیف ها ناپدید می شوند!

بازار خودرو در میانه تابستان ۲۰۲۶ با ترکیبی از افزایش قیمت ها و کاهش مشوق های خرید روبه رو شده است

صفحه ۶

«دنیای خودرو» گزارش می دهد:

بحران نقدینگی
درزنجیره تأمین با مطالبات
معوق و جهش ارزی

صفحه ۱۴

براساس آمارهای سال ۱۴۰۴:

مرکز پژوهش های مجلس
از مهم ترین شاخص های
صنعت خودرو خبر داد

صفحه ۵

شرکت «آرین پارس موتور» خبر داد:

ساماندهی تعهدات
معوق «لاماری» با عرضه
مدل های جایگزین

صفحه ۱۲



پریشا خودرو اعلام کرد

صفحه ۷

تداوم روند ترخیص خودروهای برقی «پریشا خودرو» مطابق زمان بندی

اتاق تسهیلاتی
حس خوب، خرید مطمئن



ارتباط با ما ۰۲۱-۶۶۵۷۲۶۳۵

پیش پرداخت: ۳/۷۰۰ میلیارد

اقساط ۵ سال / قیمت قطعی



فروش ویژه TOOCA PLUS

فروش ویژه

اتاق تسهیلاتی
حس خوب، خرید مطمئن

LAMARI NEO



اقساط
۳ و ۵ سال



قیمت
قطعی



یکسال
گارانتی تعویض



LAMARI

نمایندگی کد ۲۱۵۵ آرین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱



یک گز به‌تیرهای خردران باقی‌مانده‌ی پشترانه ۲۵ لیتری توربو ۴ سیلندر یا ۳۰۰ سی‌سی‌خار قدرت ۲۱۱ پوندیوت گشتاور هر چند این موتور از نظر قدرت از BMW یا ۲۲۰۰ و مرسدس ۳۰۰ قوی‌تر است، اما بودت نسبی‌ای قدرتمندتر باعث می‌شود ۷۰۰دیگر فی‌بی‌بی‌ای ۱۲۲۴ یا ۴۲۴ باشد، جایگاهی که پستی‌تر نسخه ۳۰۰ لیتری آن را حفظ می‌کود. جنسیس هنوز حذف رسمی موتور ۷۰۰ را تأیید نکرده، اما نبود آن در اسانه‌ی مصرف سوخت و شمارهای ۷۱۸ نشان‌های چنی از این تغییر است این رویکرد در صنعت‌خودرو بی‌سابقه نیست، بسیاری از خودروسازان پیش از توقف کامل یک مدل، ابتدا تنوع نسخه‌ها را کاهش می‌دهند، نمونه‌ی مشابه آن در نسلان آلتیما دیده‌شده که ابتدا موتور ۲ لیتری توربو را کنار گذاشت و سپس نیپ‌های SL حذف شدند.

حذف بهترین پشترانه از جنسیس «G70»

می‌شد و تا ۵۸ هزار و ۹۰۰ دلار می‌رسد. حذف این موتور، جنسیس را در موقعیتی قرار می‌دهد که تنها

اتفاقات جدید در راه صنعت خودرو

خصوصی‌سازی صنعت‌خودرو در کشور پس از سال‌ها بحث و وعده، حال وارد مرحله‌ای شده که می‌تواند آینده این صنعت را تغییر دهد. پس از واگذاری مدیریت نخستین خودروساز بزرگ کشور به بخش خصوصی، اکنون نوبت به واگذاری دومین خودروساز بزرگ رسیده است؛ اتفاقی که فارغ از جزئیات اقتصادی و فرآیند واگذاری، یک پرسش مهم را پیش روی صنعت‌خودرو قرار می‌دهد: آیا این خصوصی‌سازی می‌تواند موجب پوست‌اندازی خودروسازی ایران در شرایط فعلی شود؟ پاسخ به این پرسش بیش از آن که به نام مالک جدید وابسته باشد، به نوع مدیریت و قراردادی بستگی دارد که پس از واگذاری باید قوایم خواهد شد. خصوصی‌سازی اگر تنها به جای‌جایی مالکیت محدود شود، اتفاقی بزرگی در ساختار صنعت رخ نداده است. آن‌چه می‌تواند خودروسازی را متحول کند، تغییر شیوه اداره نگاه، افزایش بهره‌وری، توسعه محصول، کاهش هزینه تولید و شکل‌گیری رقابت واقعی است. صنعت‌خودروسال‌ها از نبود رقابت واقعی آسیب دیده است. وقتی خودروساز به‌جای مشتری، بیش از اندازه به سیاست‌گذار نگاه کند، طبیعی است که کیفیت، قیمت تمام‌شده، فناوری و رضایت مشتری در اولویت نخست قرار نگیرد. خصوصی‌سازی می‌تواند این معادله را تغییر دهد، اما مشروط به این که دولت پس از واگذاری، از مدیریت بنگاه فاصله بگیرد و نقش خود را به سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری محدود کند. در این میان، مهم‌ترین واژه در خصوصی‌سازی، «اهلیت» است. اهلیت را نیز نباید فقط در توان مالی خلاصه کرد. خودروسازی صنعتی سرمایه‌بر و پیچیده است و اداره آن به مجموعه‌ای از دانش، تجربه و توان مدیریتی نیاز دارد. مالک با تأیید مدیریتی آینده‌پایه صنعت‌خودرو، زنجیره تأمین، قطعه‌سازی، بازاریابی، توسعه محصول، فروش و خدمات پس از فروش را بشناسد و توان هدایت یک بنگاه بزرگ صنعتی را داشته باشد. این موضوع در مورد سایپا اهمیت دوچندانی دارد. سایپا فقط یک شرکت تولیدکننده خودرو نیست، بلکه بخشی از زنجیره گسترده صنعت کشور است و تصمیم‌های آن بر قطعه‌سازان، نیروی انسانی، بازار و حتی ساختار حمل‌ونقل اثر می‌گذارد. بنابراین واگذاری آن نباید به مسابقاتی برای تصاحب یک دارایی

نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

خودروساز ایرانی وارد هیچ رقابتی نمی‌شود!



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

افزایش ناگهانی تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد، بار دیگر مناقشه قدیمی بر سر نسبیت میان «حمایت از تولید داخل» و «حفظ رقابت در بازار خودرو» را به صدر اخبار بازگردانده است. تصمیمی که در نگاه نخست می‌تواند سیاستی برای حمایت از تولیدکننده داخلی تلقی شود، از نگاه منتقدان مجلس، خطر بازتولید همان ساختاری را در پی دارد که سال‌ها بازار خودرو را از رقابت واقعی دور نگه داشته است؛ بازاری که در آن، محدود شدن رقیب خارجی الزاماً به معنای قوی‌تر شدن تولیدکننده داخلی نیست. روح‌الله عباسپور، نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با انتقاد از تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات، این سیاست را مغایر با فلسفه قانون واردات خودرو و زمینه‌ساز کاهش رقابت در بازار دانست. او معتقد است حذف رقیب خارجی نه تنها تضمینی برای ارتقای صنعت خودرو نیست، بلکه می‌تواند به افزایش قیمت خودروی خودم‌محور منجر شود. اگر بنگاه خصوصی شده همچنان گرفتار تصمیم‌های متناقض، مداخلات مدیریتی و قواعد غیرقابل پیش‌بینی باشد، تنها مالکیت تغییر کرده است. در مقابل، اگر مالک متخصص، مدیریت حرفه‌ای، استراتژی روشن و سیاست‌گذار تنظیم‌گر در کنار هم قرار گیرند، می‌توان انتظار داشت رقابت واقعی شکل بگیرد. صنعت‌خودرو اکنون در آستانه یک آزمون بزرگ است. واگذاری دومین خودروساز بزرگ کشور می‌تواند ادامه مسیر قدیمی باشد یا آغاز فصل جدیدی برای خودروسازی ایران. پوست‌اندازی زمانی اتفاق می‌افتد که قواعد بازی تغییر کند، نه فقط صاحب کار خانه اکنون مسئولیت وزارت صنعت تعرفه این خودروها را در شرایط تأتاری بی‌نژین، نمونه‌ای روشن از تناقض در سیاست‌گذاری انرژی و صنعت خودرو عنوان کرد.

در قانون واردات خودرو برای خودروهای برقی و هیبریدی تعرفه‌های بسیار پایین‌تری تعیین شده؛ اما اکنون تعرفه واردات به



بزرگ‌ترین فراخوان تاریخ چین

چین با اعلام فراخوانی بی‌سابقه، تقریباً ۲.۳ میلیون خودرو از ۱۱ خودروساز را به دلیل مشکل در دستگیرهای الکتریکی و درگاه‌های فرارخوان کرده است؛ فناوری‌ای که قرار بود نماد طراحی مدرن باشد. اما حالا به یکی از جدی‌ترین مگرانی‌های امنیتی تبدیل شده است. بزرگ‌ترین سهم این فراخوان متعلق به تسلاست؛ شرکتی که ۲۹۸ میلیون دستگاه از مدل‌های Model S، Model X و Model Y را باید از سیستم‌های وارد کمپین اصلاح کند. مشکل اصلی این است که پس از یک تصادف شدید، ممکن است سیستم‌های الکتریکی خودرو از کار بیفتند و سر نشینان مجبور شوند از راه‌سازهای مکانیکی اضطراری استفاده کنند. اما در خودروهای با دستگیرهای مخفی، این راه‌سازها یسادی قابل تشخیص

کیفیت محصولات داخلی، مصرف بنزین، هزینه تعمیرات و رضایت مصرف‌کننده می‌گذارد. اگر تعرفه به‌حدی برسد که واردات رسمی برای بخش خصوصی توجیه اقتصادی نداشته باشد، بازار رقابتی کوچک‌تر می‌شود. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده ممکن است به جای خرید خودرو وارداتی، با قیمت بالاتر خودرو داخلی بخرد یا به بازارهای غیررسمی و کم‌شفاف سوق پیدا کند. بنابراین کاهش واردات لزوماً به معنای سیاست‌گذاری موفق نیست.

در شرایط فعلی، مصرف‌کننده چگونه می‌تواند تشخیص دهد که افزایش قیمت خودروهای وارداتی ناشی از هزینه واقعی واردات است یا نتیجه سیاست تعرفه‌ای؟

شفافیت در این زمینه ضروری است. دولت باید اجزای قیمت نهایی خودرو را اعلام کند؛ از نرخ ارز و هزینه حمل‌ونقل گرفته تا تعرفه، مالیات، سود واردکننده و هزینه خدمات پس از فروش. وقتی این اطلاعات منتشر نشود، امکان ارزیابی عمومی و نظارت موثر از بین می‌رود. همچنین باید مشخص شود در آمد حاصل از تعرفه‌ها دقیقاً در چه مسیری هزینه می‌شود. اگر قرار است تعرفه با هدف حمایت از تولید یا توسعه زیرساخت دریافت شود، باید نتیجه آن برای مردم و مجلس قابل سنجش باشد.

درباره خودروهای برقی و هیبریدی، افزایش تعرفه چه پیامدی برای سیاست انرژی کشور دارد؟

این تصمیم با سیاست کاهش مصرف سوخت و مقابله با ناتاری بنزین سازگار به‌نظر نمی‌رسد. کشور برای تأمین بنزین با هزینه‌های سنگین مواجه است و دولت از مردم و دستگاه‌ها می‌خواهد مصرف را کاهش دهند. در چنین شرایطی، باید ورود خودروهایی را که مصرف سوخت پایین‌تری دارند تسهیل کرد. نمی‌توان هم‌زمان از کاهش مصرف بنزین سخن گفت و ابزارهای کاهش مصرف، از جمله خودروهای هیبریدی و برقی را با تعرفه‌های سنگین از دسترس خارج کرد. سیاست صنعت‌خودرو، سیاست انرژی و سیاست ارزی باید هماهنگ باشند؛ در غیر این صورت، تصمیم یک‌بخش هزینه‌بخش دیگر را افزایش می‌دهد.

آیا مجلس درباره افزایش تعرفه‌ها ابزار قانونی برای ورود و اصلاح این تصمیم را دارد؟

چین با اعلام فراخوانی بی‌سابقه، تقریباً ۲.۳ میلیون خودرو از ۱۱ خودروساز را به دلیل مشکل در دستگیرهای الکتریکی و درگاه‌های فرارخوان کرده است؛ فناوری‌ای که قرار بود نماد طراحی مدرن باشد. اما حالا به یکی از جدی‌ترین مگرانی‌های امنیتی تبدیل شده است. بزرگ‌ترین سهم این فراخوان متعلق به تسلاست؛ شرکتی که ۲۹۸ میلیون دستگاه از مدل‌های Model S، Model X و Model Y را باید از سیستم‌های وارد کمپین اصلاح کند. مشکل اصلی این است که پس از یک تصادف شدید، ممکن است سیستم‌های الکتریکی خودرو از کار بیفتند و سر نشینان مجبور شوند از راه‌سازهای مکانیکی اضطراری استفاده کنند. اما در خودروهای با دستگیرهای مخفی، این راه‌سازها یسادی قابل تشخیص



شکل‌گیری امتیازهای خاص و گسترش مسیرهای غیرشفاف نیز بیشتر می‌شود. بازار خودرو برای اصلاح به رقابت واقعی نیاز دارد. واردات باید ضابطه‌مند باشد، اما سیاست‌ار بر تولید، واردات، رقابت، مصرف سوخت و حقوق مصرف‌کننده ارزیابی کند. اگر مشخص شود که تصمیم دولت یا قانون با اهداف مصرح قانون‌گذاری مغایرت دارد، مجلس وظیفه دارد از ابزارهای نظارتی خود استفاده کند؛ پایین‌ترین‌تری دارند تسهیل کرد. نمی‌توان هم‌زمان از کاهش مصرف بنزین سخن گفت و ابزارهای کاهش مصرف، از جمله خودروهای هیبریدی و برقی را با تعرفه‌های سنگین از دسترس خارج کرد. سیاست صنعت‌خودرو، سیاست انرژی و سیاست ارزی باید هماهنگ باشند؛ در غیر این صورت، تصمیم یک‌بخش هزینه‌بخش دیگر را افزایش می‌دهد.

آیا مجلس درباره افزایش تعرفه‌ها ابزار قانونی برای ورود و اصلاح این تصمیم را دارد؟

فقط به معنای ارزان شدن فوری همه خودروها نیست؛ رقابت می‌تواند خودروساز را وادار کند کیفیت، ایمنی، مصرف سوخت و خدمات خود را بهبود دهد. حتی اگر همه مردم توان خرید خودرو وارداتی نداشته باشند، آثار رقابت می‌تواند به کل بازار منتقل شود.

اگر قرار باشد دولت در سیاست تعرفه‌ای خود تجدیدنظر کند، چه مدلی را پیشنهاد می‌کنید؟

باید میان خودروها بر اساس فناوری، مصرف سوخت، حجم موتور، میزان آلایندگی و ارزش افزوده تفاوت قائل شد. خودروهای برقی و هیبریدی کم‌مصرف نباید با خودروهای بر مصرف بنزینی یکسان دیده شوند. همچنین تعرفه‌ها باید قابل پیش‌بینی و مبتنی بر یک برنامه چندساله باشند تا فعالان اقتصادی بتوانند تصمیم بگیرند. در کنار آن، حمایت از خودروساز داخلی باید به شاخص‌های روشن عملکردی مشروط شود. اگر تولیدکننده‌ای از حمایت برخوردار می‌شود، باید در برابر آن در سراسر کیفیت، قیمت، بهره‌وری و فناوری پاسخ‌گو باشد.

پیام مشخص شما به صنعت خودروسازان درباره این سیاست چیست؟

دولت باید توضیح دهد که افزایش تعرفه ۱۰۰ درصدی بر اساس کدام قانون و با چه هدفی انجام شده است. اگر هدف، مدیریت منابع ارزی است، باید راهکار دقیق‌تری برای اولویت‌بندی واردات ارائه شود؛ و اگر هدف، حمایت از تولید است، این حمایت باید مشروط به نتیجه باشد. خودروسازان نیز باید بدانند که حمایت دائمی و بدون مطالبه عملکرد قابل قبول نیست. صنعت‌خودرو زمانی تقویت می‌شود که از انحصار فاصله بگیرد و در برابر مصرف‌کننده، مجلس و افکار عمومی پاسخگو باشد. راه اصلاح بازار خودرو، حذف رقیب نیست؛ ایجاد رقابت قابل سنجش، حمایت مشروط و اجرای دقیق قانون است.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۲۱

پلاک ۷۷/۱

ایکس ۷۷

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



جهت اطلاعات بیشتر، با ما تماس بگیرید



۰۲۱- ۴۷۶۵۱۰۲۱

www.FOWNIX.COM
fownix-official



داشت. در سال ۲۰۲۰، این شرکت حتی یک پروژه مشترک با Rivian را آغاز کرد، اما تنها سه ماه بعد و با آغاز همه‌گیری کرونا، این طرح «محوری» لغو شد. پس از آن، فور تصمیم گرفت تولید خودروهای برقی لینکلن را کاملاً در داخل شرکت انجام دهد و کارخانه Oakville Assembly را به «هاب» تولید خودروهای برقی کانادا» تبدیل کند؛ برنامه‌ای که بعدها تغییر کرد و این کارخانه به یک مرکز تولید کامیون تبدیل شد. اکنون با وجود این که لینکلن هنوز هیچ خودرو برقی در بازار ندارد، شرایط تغییر کرده است. کندی پذیرش خودروهای الکتریکی در آمریکایا باعث شد این برند برخلاف بسیاری از رقبای، از فشار بازار دور بماند و اکنون با آرامش بیشتری وارد این حوزه شود.

پس از سال‌ها سردرگمی در برنامه‌های برقی‌سازی، لینکلن بار دیگر آماده ورود به بازار خودروهای الکتریکی است. گزارشی تازه نشان می‌دهد این برند قصد دارد یک کراس‌اوور کوچک برقی را در سال‌های آینده در کارخانه Louisville Assembly تولید کند؛ مدلی که بر پایه همان پلتفرمی ساخته می‌شود که پیکاپ Fathom را شکل داده است. این پلتفرم که با نام Universal Electric Vehicle شناخته می‌شود، قرار است از سال ۲۰۲۷ وارد تولید شود و حضور کراس‌اوور لینکلن در کنار فتم، مسیر تازه‌ای برای این برند لوکس آمریکایی ایجاد می‌کند. این تصمیم در حالی گرفته شده که لینکلن تقریباً یک دهه پیش برنامه‌ای جاه‌طلبانه برای ساخت چندین مدل برقی

«لینکلن» دوباره به مسیر برقی‌سازی باز می‌گردد



تحويل حضوری به ۴ هزار دستگاه در ماه رسید؛

افزایش ۱۰۰ درصدی ظرفیت تحويل حضوری خودرو در «سایپا»

تحويل ماهانه خودرو در مرکز تحويل حضوری سایپا از ۲ هزار دستگاه در ابتدای سال به حدود ۴ هزار دستگاه افزایش یافته است



خودرو به‌صورت حضوری دارند، می‌توانند در تاریخ اعلام‌شده به مرکز تحويل مراجعه کنند. رئیس اداره آماده‌سازی و تحويل حضوری سایپا خاطر نشان کرد: «امکانات و شرایط لازم برای مشتریانی که از سایر شهرها به مرکز تحويل حضوری مراجعه می‌کنند نیز پیش‌بینی شده است تا فرآیند دریافت خودرو با سهولت بیشتری انجام شود.»

وی همچنین از افزایش عملکرد این مرکز نسبت به سال گذشته خبر داد و گفت: «توسعه ظرفیت تحويل حضوری همچنان به‌عنوان یکی از راهکارهای کاهش زمان انتظار و تسریع در تحويل خودرو به مشتریان دنبال می‌شود.»

رضایت مشتریان، محور توسعه فرآیند تحويل رئیس اداره آماده‌سازی و تحويل حضوری سایپا با تأکید بر اهمیت رضایت مشتریان گفت: «توسعه ظرفیت تحويل حضوری در راستای افزایش رضایت مشتریان و بهبود فرآیند تحويل خودرو انجام شده است.» علیرزاده افزود: «گروه خودروسازی سایپا تلاش می‌کند با ارتقای فرآیندهای تولید، توزیع و تحويل، خودروها را در سریع‌ترین زمان ممکن و با کیفیت مناسب در اختیار مشتریان قرار دهد.»

تحويل حضوری برای کاهش زمان انتظار مشتریان رئیس اداره آماده‌سازی و تحويل حضوری سایپا گفت: «تحويل حضوری یکی از سریع‌ترین روش‌های رساندن خودرو به دست مشتریان است و در این فرآیند، محصول نهایی پس از انجام مراحل لازم، به‌صورت مستقیم در اختیار مشتری قرار می‌گیرد.»

وی ادامه داد: «بخش قابل توجهی از خودروهای تولیدی سایپا از طریق شبکه نمایندگی‌ها در تهران و شهرستان‌ها تحويل می‌شود و حمل و انتقال خودرو به نمایندگی‌ها در برخی مقاطع با محدودیت‌هایی همراه است.» علیرزاده افزود: «بر همین اساس، با بررسی فرآیند توزیع محصولات گروه سایپا، شرایطی فراهم شد تا مشتریانی که امکان حضور در تهران و دریافت مستقیم خودرو را دارند، بتوانند از ظرفیت تحويل حضوری استفاده کنند.»

ارسال پیامک پس از تخصیص و شماره‌گذاری وی درباره فرآیند تحويل خودرو به این شیوه اظهار کرد: «پس از تخصیص خودرو و انجام مراحل شماره‌گذاری، برای مشتریان واجد شرایط پیامک ارسال می‌شود و مقاضیانی که تمایل به دریافت

به گزارش «سایپانیوز» مهدی علی‌زاده، رئیس اداره آماده‌سازی و تحويل حضوری سایپا از افزایش ۱۰۰ درصدی ظرفیت تحويل حضوری خودرو از ابتدای سال جاری خبر داد و گفت: «با برنامه‌ریزی انجام‌شده و تلاش همکاران بخش‌های مختلف، از ابتدای فروردین ماه میزان تحويل خودرو در مرکز تحويل حضوری سایپا از حدود ۲ هزار دستگاه در ماه به حدود ۴ هزار دستگاه رسیده است.» وی با اشاره به شرایط حاکم بر کشور و تأثیر آن بر حوزه‌های تولید و تأمین اظهار کرد: «مشکلات ایجادشده در این بخش‌ها، در مقطعی فرآیند تولید و تحويل خودرو را تحت تأثیر قرار داد و بخشی از این شرایط به تأخیر در تحويل و نارضایتی مشتریان منجر شد.» علیرزاده افزود: «با وجود این شرایط، کارکنان گروه سایپا در بخش‌های تولید، فروش، توزیع و تحويل، اقدامات لازم برای کاهش زمان انتظار مشتریان را دنبال کردند و برنامه‌های مختلفی در این زمینه به اجرا آمد.»

پیگیری يك موضوع Follow up

سید جواد حسینی کیا

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

آیین‌نامه اجرای جایگزینی خودروهای فرسوده نیازمند بازنگری است



برخی از نمایندگان مجلس اعتقاد دارند آیین‌نامه قبلی اسقاط خودروهای فرسوده به‌نجوی اجرایی شد که عملاً هدف قانونگذار را محقق نمی‌کرد؛ در حالی که هدف اصلی قانون، خروج خودروهای فرسوده از چرخه حمل‌ونقل و کمک به دارندگان این خودروها بود که متأسفانه این اتفاق رخ نداده است. در این زمینه سید جواد حسینی کیا، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در انتقاد به نحوه و زمان اجرای قانون برای خروج خودروهای فرسوده از چرخه تردد گفت: «هدف قانونگذار این بود که برای اجرای قانون هوای پاک نسبت به خروج خودروهایی که آلاینده‌ی بالایی دارند از چرخه تردد اقدام شود و خودروسازان به ازای تولید هر سه خودرو نسبت به نوسازی یک خودرو فرسوده ورود پیدا کنند؛ اما با توجه به تغییر شرایط اقتصادی که در کشور ایجاد شده است، نیاز به بازنگری جدی در آیین‌نامه اجرایی این بخش وجود دارد.» نماینده مردم سنقر و کلیایی در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «دولت نباید در این شرایط نامناسب اقتصادی کشور که قیمت کالاها به شدت افزایش پیدا کرده است دست در جیب مردم کند و آن‌ها را تحت فشار قرار دهد.» وی تصریح کرد: «اگر قرار است این قانون به‌درستی اجرا شود، در گام نخست باید بانک‌های کارایند و مالکان خودروهای فرسوده با در نظر گرفتن قیمت روز خودرو، تسهیلات ارائه دهند؛ چرا که با تسهیلات محدودی که برای این بخش در نظر گرفته شده، حتی با لحاظ قیمت خودرو فرسوده، باز هم امکان جایگزینی خودرو نو برای آن‌ها وجود ندارد.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم خاطر نشان کرد: «خودروسازان نیز باید در این زمینه تسهیلگری کنند؛ کمالینکه می‌توانند با فوریت خودروهای نو را جایگزین خودروهای فرسوده کنند؛ اما در شرایط کنونی کشور که عرضه و تقاضا ناترازی دارد، خودروسازان نمی‌توانند حتی به تعهدات گذشته خود عمل کنند. بنابراین بطور می‌توانند در حوزه نوسازی خودروهای فرسوده نقش کلیدی ایفا کنند؟» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «هم‌اکنون بهترین راهکار بازنگری در آیین‌نامه‌ها برای اجرای این قانون است تا بتوان حق مردم را استیفا کرد.»

نگاه View

زیمباوه، می‌تواند هاب منطقه‌ای محصولات سایپا باشد

به گزارش «سایپانیوز» برایست کمپیا، سفیر جمهوری زیمباوه به همراه هیات همراه، در بازدید از خطوط تولید سایپا و در دیدار با علی شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا گفت: «بازار زیمباوه می‌تواند یک بازار هدف اصلی باشد. با این حال، این کشور بازار فرعی دیگری را نیز شامل می‌شود که پتانسیل تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای برای بازار خودروهای فرمان‌راست و با توجه به ارتباطاتی که داریم، حتی برای بازارهای فرمان‌چپ را نیز دارد.» وی اظهار داشت: «فرصت خوبی پیش رو داریم تا محصولات سایپا را برای صنایع کشاورزی، ساخت‌وساز و همچنین معادن تولید کنیم. از نگاه ما این رویکرد می‌تواند گزینه‌ای مناسب تلقی شود.»



وی افزود: «با توجه به قوانین زیمباوه، می‌توانیم همکاری را به‌صورت سرمایه‌گذاری مشترک و همچنین تولید مشارکتی آغاز کنیم. معرفی یک نماینده بومی به گروه سایپا برای تحقق این هدف در دستور کار قرار خواهد گرفت تا تصمیمات لازم برای آغاز همکاری اتخاذ شود.»

کمپیا تأکید کرد: «بسیاری از مردم کشورش باور نمی‌کنند چنین ظرفیت عظیمی در ایران و به‌ویژه در شرکت خودروسازی سایپا وجود دارد.»

علی شیخ‌زاده، مدیرعامل خودروسازی سایپا نیز در این دیدار گفت: «با توجه به شرایط موجود در زیمباوه، سایپا علاقه‌مند است حضوری فعال در این بازار داشته باشد؛ بازاری بکر که می‌توان خدمات پس از فروش را نیز در آن توسعه داد.»

در ادامه این دیدار علیرضا معصومی، رئیس اداره اول آفریقای وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران با مروری بر سوابق همکاری ایران و زیمباوه، این کشور را هدف مناسبی برای پیشبرد اهداف اقتصادی، به‌ویژه در حوزه صنعت خودرو دانست

زاپاس

Spare Tire

سود بازرگانی خودروهای برقی و هیبریدی صفر و حقوق ورودی آن‌ها در سطوح حمایتی تعیین شود

اقتصادی، درآمدهای دولت حفظ و از منابع ارزی صیانت شود. همچنین با تأکید بر اجرای تبصره ماده (۹) قانون هوای پاک، ضروری است سود بازرگانی خودروهای برقی و هیبریدی صفر و حقوق ورودی آن‌ها در سطوح حمایتی تعیین شود.

پلکانی توسط دولت و ابلاغ جدول جامع تعرفه‌ها بر مبنای شاخص‌های حجم موتور، مصرف سوخت و میزان آلایندگی تأکید دارد؛ به‌نجوی که تعرفه حمایتی برای خودروهای بنزینی اقتصادی و کم‌مصرف و تعرفه‌های تصاعدی برای خودروهای بنزینی لوکس و پر مصرف تعیین شود تا ضمن حمایت از واردات خودروهای



تعارض است. دیوان محاسبات کشور بیان کرد: «تعرفه ۱۰۰ درصدی، هم‌زمان با افزایش نرخ ارز محاسباتی گمرک (ETS) می‌تواند افزایش بیش از ۴۰ درصدی قیمت خودروهای اقتصادی را به دنبال داشته باشد.»

این نهاد نظارتی بر اجرای کامل نظام تعرفه‌گذاری

به گزارش خانه ملت به نقل از مرکز رسانه، بین‌الملل و نظارت عمومی دیوان محاسبات کشور، اعمال تعرفه یکنواخت ۱۰۰ درصدی با احکام تکلیفی ماده (۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو مبنی بر تعیین حقوق ورودی متناسب با حجم موتور، مصرف سوخت و میزان آلایندگی و همچنین ماده (۹) قانون هوای پاک در

SanMateo، سوابق تاریخی بررسی و مشخص شد این خودرو همان نمونه‌ای است که بیش از سه دهه پیش در سن‌ماتئو گزارش سرقت آن ثبت شده بود. در نهایت، مأموران توانستند مالک اصلی را پیدا کنند و خودرو را به او تحویل دهند. تنها تصویری که پلیس منتشر کرده، شول براق و سالمی را نشان می‌دهد که پس از سال‌ها دوباره در اختیار صاحبش قرار گرفته است. هنوز مشخص نیست این خودرو طی این سال‌ها کجا بوده یا فردی که هنگام بازرسی پشت فرمان آن بود، از سرقتی بودنش خبر داشته یا خیر. شول SS مدل ۱۹۷۱ یکی از محبوب‌ترین ماسل کارهای دوران خود است. این مدل با چراغ‌های جلو تک‌واحدی، جلو پنجره اصلاح شده و چهار چراغ گرد عقب در سپر، چهره‌ای کاملاً متمایز دارد.

گزارشی کم‌نظیر از کالیفرنیا نشان می‌دهد که گاهی یک بررسی کاملاً معمولی می‌تواند پرونده‌ای را که بیش از سه دهه سرد مانده، دوباره زنده کند. یک شورولت شول SS مدل ۱۹۷۱ که در سال ۱۹۹۳ به سرقت رفته بود، پس از ۳۳ سال دوباره پیدا شده و به صاحب اصلی‌اش بازگشته است؛ مردی که در این مدت خانواده تشکیل داده، بازنشسته شده و مدت‌هاست جست‌وجو برای خودرو را کنار گذاشته بود. ماجرا زمانی آغاز شد که مأموران California Highway Patrol در منطقه Auburn هنگام انجام یک بازرسی روتین شماره‌شناسی روی این شول کلاسیک، متوجه تناقضی در اطلاعات شدند؛ تناقضی که به گفته پلیس «نیازمند بررسی دقیق‌تر» بود و همین بررسی ساده به یک تحقیق کامل تبدیل شد. با همکاری اداره پلیس

شورولت «شول SS» سرقتی پس از ۳۳ سال پیدا شد!



ویژه‌ها

اعلام فهرست تعرفه‌ای خودروهای کار کرده مشمول ثبت سفارش



هم‌زمان با ایجاد رویه جدید ثبت سفارش واردات خودروهای کار کرده از محل ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو در سامانه جامع تجارت، فهرست کدهای تعرفه‌ای مجاز برای واردات این خودروها نیز اعلام شد. فهرست اعلام شده شامل ۲۱ کد تعرفه است و طیف متنوعی از خودروهای بنزینی، دیزلی، هیبریدی و برقی را دربر می‌گیرد. در این فهرست، خودروهای بنزینی و هیبریدی با حجم موتور ۱۵۰۰ سی‌سی و کمتر، ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی و ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی قرار دارند. همچنین برخی خودروهای دیزلی و هیبریدی در همین محدوده‌های حجمی مشمول ثبت سفارش شده‌اند.

دیگه چه خبر؟

جزئیات تازه از تسهیل تردد خودروهای ورود موقت با پلاک بین‌المللی



مدیر کل دفتر واردات گمرک ایران در بخشنامه‌ای به گمرکات اجرایی، بر تسهیل تردد خودروهای ورود موقت گردشگران خارجی و ایرانی با پلاک بین‌المللی در مدت مجاز تردد تأکید کرد. بر اساس این بخشنامه و با استناد به نامه کانون جهانگردی و اتومبیل‌رانی جمهوری اسلامی ایران، تردد خودروهایی که به‌صورت موقت توسط گردشگران خارجی یا ایرانی وارد کشور شده و دارای پلاک بین‌المللی هستند، در مدت اعتبار مجاز تردد، بلامانع اعلام شده است. در این بخشنامه تأکید شده است با توجه به تخصصی بودن تشخیص پلاک بین‌المللی هنگام اعلام ورود و ثبت مشخصات خودرو و راننده و همچنین مدت مجاز تردد، موضوع باید به پلیس راهور اعلام شود.

توئیترا!

تعطیلی صنایع دیگر لزوماً جمعه نیست؛ مصوبه جدید برای جبران توقف تولید



سعید شجاعی، معاون وزیر صمت در نامه‌ای به مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران و مدیران کل خانه صنعت، معدن و تجارت ۳۱ استان و جنوب کرمان، مصوبه شورای عالی کار درباره امکان جابه‌جایی روز تعطیل هفتگی واحدهای تولیدی به روزی غیر جمعه را هدف جبران توقف تولید ناشی از محدودیت برق ابلاغ کرد. بر این اساس، کلیه واحدهای تولیدی، صنعتی، معدنی و فراوری مشمول این مصوبه می‌توانند در صورت وقوع توقف با کاهش فعالیت ناشی از قطع یا محدودیت برق، با توافق نماینده کارگران و در چارچوب سقف قانونی ساعات کار، روز تعطیل هفتگی خود را به یکی از روزهای دیگر هفته منتقل کنند؛ به‌نحوی که ساعات کار از دست رفته در روزهای کاری جبران شده و در روز جایگزین، تعطیل هفتگی برقرار شود.

تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل به تقویت سرمایه‌گذاری منتهی می‌شود



به نقل از خانه ملت، حمیدرضا عزیزی‌فارسانی با اشاره به جنگ رمضان، محاصره دریایی توسط آمریکا، تحولات اخیر منطقه و تأثیر آن بر تجارت خارجی کشور گفت: «محاصره دریایی ایران اگر چه تجارت کشور را با چالش‌هایی مواجه کرده است، اما هم‌زمان ضرورت توسعه کریدورهای زمینی و تنوع‌بخشی به مبادی و مسیرهای تجاری را بیش از گذشته آشکار کرده و می‌تواند در صورت مدیریت صحیح، به فرصتی راهبردی برای تبدیل ایران به هاب ترانزیتی شرق و غرب و شمال و جنوب تبدیل شود.» وی با اشاره به این که تحولات منطقه و افزایش اهمیت مسیرهای تجاری بار دیگر نقش حمل‌ونقل و لجستیک را در اقتصاد ایران پررنگ کرده است، افزود: «امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند بازسازی و توسعه شبکه حمل‌ونقل، کاهش هزینه‌های لجستیکی، جذب سرمایه‌گذاری و بازنگری در نقشه راه ترانزیتی کشور هستیم. تحقق این اهداف نیز بدون شکل‌گیری همگرایی میان دولت و بخش خصوصی امکان‌پذیر نیست.»

نماینده مردم اردل، فارس، کبیر و کوهرنگ در مجلس ادامه داد: «جنگ اقتصادی آمریکا و محاصره و محدودیت‌های ایجاد شده در مسیرهای دریایی، وابستگی اقتصاد ایران به تجارت از طریق دریا را به چالش کشیده است و برخی هزینه‌ها را به کشور تحمیل می‌کند؛ اما هم‌زمان نشان می‌دهد اتکا به یک مسیر تجاری، به‌ویژه در شرایط حساس سیاسی و امنیتی، می‌تواند یکی از مهم‌ترین آسیب‌پذیری‌های راهبردی هر اقتصادی باشد.» عزیزی‌فارسانی با بیان این که اقتصاد ایران نباید تنها به یک مسیر دریایی وابسته باشد، تصریح کرد: «کشور باید مسیرهای تجارت کالا را تا حد امکان متنوع کند. ایران با برخورداری از مرز زمینی با چند کشور و قرار گرفتن در مرکز اتصال مسیرهای شرق و غرب و شمال و جنوب، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه تجارت از طریق کریدورهای ریلی و جاده‌ای دارد و می‌تواند بخش مهمی از واردات و صادرات خود را از این مسیرها انجام دهد.»

وی گفت: «مسیرهای زمینی اکنون به خط مقدم اقتصاد کشور تبدیل شده‌اند. فعال‌سازی و توسعه این کریدورها می‌تواند وابستگی ایران به یک مسیر دریایی آسیب‌پذیر را کاهش دهد و عمق راهبردی اقتصاد کشور را افزایش دهد؛ به‌گونه‌ای که اختلال در یک مسیر مشخص، به‌تنهایی نتواند کل تجارت خارجی ایران را با بحران مواجه کند.»

مرکز پژوهش‌های مجلس از مهم‌ترین شاخص‌های صنعت خودرو خبر داد

تیراژ تولیدکنندگان داخلی، سهم خودروهای وارداتی افزایش پیدا کرده است. اما در بخش تجارت خارجی، وضعیت صنعت خودرو با چالش بیشتری همراه بوده است. مجموع ارزش صادرات خودرو و قطعات در سال ۱۴۰۴ تنها به ۶۵ میلیون دلار رسید؛ در حالی که این رقم در سال ۱۴۰۳ حدود ۱۲۶ میلیون دلار بود. به این ترتیب، صادرات خودرو و قطعات طی یک سال حدود ۶۱ میلیون دلار کاهش یافته است. افت صادرات را می‌توان یکی از مهم‌ترین نشانه‌های تضعیف حضور صنعت خودرو در بازارهای خارجی دانست. کاهش توان رقابت محصولات ایرانی، محدودیت‌های ارزی و تجاری و دشواری دسترسی پایدار به بازارهای بین‌المللی از جمله عواملی هستند که می‌توانند در تداوم این روند نقش داشته باشند. کاهش ارزش صادرات همچنین نشان می‌دهد که مساله صنعت خودرو تنها به میزان تولید داخلی محدود نیست و ضعف در توسعه بازارهای خارجی نیز به یکی از چالش‌های مهم این صنعت تبدیل شده است. در کنار تولید و تجارت خارجی، شاخص اسقاط خودروهای فرسوده نیز در سال ۱۴۰۴ عملکرد نزولی داشته است. تعداد خودروهای اسقاط شده از ۳۵۰ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۲۰۴ هزار دستگاه در سال گذشته کاهش یافته؛ یعنی در یک سال ۱۴۶ هزار دستگاه کمتر از چرخه خارج شده‌اند. این کاهش در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که برنامه هفتم توسعه هدف‌گذاری کرده است تعداد خودروهای فرسوده اسقاط‌شده تا پایان برنامه به ۵۰۰ هزار دستگاه در سال برسد. براساس آمار سال ۱۴۰۴، تنها حدود ۴۱ درصد از هدف سالانه محقق شده است؛ موضوعی که فاصله قابل توجه میان عملکرد موجود و اهداف تعیین شده را نشان می‌دهد.



کاهش پیدا کرده، بازار خودرو شاهد افزایش واردات بوده است. تعداد خودروهای وارداتی از ۶۳ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۶۷ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ افزایش یافته و ۴ هزار دستگاه رشد کرده است. این روند در کنار کاهش تولید داخلی، نشان‌دهنده تغییر در ترکیب عرضه خودرو در بازار است؛ به‌گونه‌ای که هم‌زمان با کاهش

براساس آمارهای سال ۱۴۰۴:

مرکز پژوهش‌های مجلس از مهم‌ترین شاخص‌های صنعت خودرو خبر داد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ با مجموعه‌ای از تحولات مواجه شد که برآیند آن‌ها تصویری چندان امیدوارکننده از وضعیت این صنعت ارائه نمی‌دهد. تازه‌ترین گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با عنوان «شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴» نشان می‌دهد که تولید خودرو کاهش یافته، واردات روندی افزایشی داشته و صادرات خودرو و قطعات نیز با افت قابل توجهی روبه‌رو شده است. بر اساس داده‌های این گزارش، تولید خودرو در سال گذشته به ۹۲۶ هزار دستگاه رسید؛ رقمی که در مقایسه با تولید یک میلیون و ۱۲۱ هزار دستگاهی سال ۱۴۰۳، کاهش ۱۹۵ هزار دستگاهی را نشان می‌دهد. به این ترتیب، تیراژ تولید خودرو در فاصله یک سال حدود ۱۷ درصد کاهش داشته است. بخشی از این افت تولید را می‌توان ناشی از اتفاقات و محدودیت‌های مقطعی دانست. جنگ ۱۲ روزه، مشکلات تامین ارز و انفجار بندر شهید رجایی از جمله عواملی بودند که در سال ۱۴۰۴ بر زنجیره تامین و روند فعالیت خودروسازان اثر گذاشتند. با این حال، در کنار این عوامل، مشکلات ساختاری صنعت خودرو همچنان پابرجاست و مسائل مانع تامین مالی، دسترسی به ارز، سیاست‌گذاری و محدودیت‌های تجاری همچنان بر عملکرد این صنعت سایه انداخته‌اند. در شرایطی که تولید داخلی

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت «فنر سازی زر» در پنج ماهه نخست سال جاری

درآمد مردادماه

۱۶۷
میلیارد تومان

میزان افزایش

۷
درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۶۹۷
میلیارد تومان

شرکت «فنر سازی زر» در پنج ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۶۹۷ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چپ تلند؟

واردات خودرو جانبازان در پیچ‌وخم تامین ارز

طرح واردات خودرو برای جانبازان با هدف جبران بخشی از محدودیت‌های ناشی از معلولیت و تسهیل رفت‌وآمد آنان در قانون پیش‌بینی شد؛ اما اجرای این امتیاز حمایتی، به‌تدریج در گیر تغییرات پی‌درپی مقررات ارزی، افزایش هزینه‌ها، قرار دادهای مبهم و... شده است. نتیجه آن که بسیاری از مشمولان، به‌جای بهره‌مندی از حقی که قانون برای‌شان در نظر گرفته، اکنون با بانکلیفی مالی و اجرایی روبه‌رو هستند.

چرا؟

تغییر مکرر محل و شیوه تامین ارز واردات

یکی از مهم‌ترین مشکلات، تغییر مکرر محل و شیوه تامین ارز واردات خودروهای جانبازان است. در مراحل ابتدایی اجرای طرح و در سال ۱۴۰۳، تامین ارز نیمایی مطرح شد. پس از تغییر نظام ارزی، موضوع تامین ارز از مرکز مبادله و تالار اول در دستور کار قرار گرفت؛ سپس پرونده‌ها به تالار دوم و استفاده از ارز حاصل از صادرات خود و دیگران هدایت شدند و سرانجام در سال ۱۴۰۵، «سپرده خود»، «سپرده دیگران» یا ترکیبی از این دو به‌عنوان محل تامین ارز بر برخی پرونده‌ها اعلام شد.

برای چه؟

افزایش قیمت نهایی با تغییرات مداوم

در حال حاضر مساله فقط انتخاب یک روش فنی برای تامین ارز نیست. هر بار تغییر در منشأ ارز، نرخ تبدیل، هزینه انتقال پول، کارمزدها و زمان انجام فرآیند، مستقیماً بر قیمت نهایی خودرو اثر می‌گذارد. بنابراین تصمیمی که ممکن است در ظاهر یک اصلاح اداری یا ارزی تلقی شود، در عمل می‌تواند امکان استفاده جانبازان از امتیاز قانونی خود را از بین ببرد.



نیز بر عهده بگیرند. همین موضوع باعث شده کارگران احساس کنند جایگاهشان در معرض تهدید است و باید پیش از اجرای این برنامه، تقسیم‌های شغلی بیشتری دریافت کنند. رئیس اتحادیه فلز کاران کره، بارک سانگ-مان این اعتصاب را «تلاشی برای حفاظت از ریشه‌های صنعت خودرو و کره و حفظ کرامت کارگران» توصیف کرده است. اعتصاب علاوه بر کارگران هیوندای و کیا، کارکنان حدود ۵۰ سایت تامین‌کننده را نیز شامل شده و بخشی از موج اعتراضاتی است که از ماه ژوئیه آغاز شده بود. این اختلالات تولید حدود ۵۵ هزار و ۲۰۰ دستگاه خودرو به ارزش بیش از ۱۶۷ میلیارد دلار را تحت تأثیر قرار داده است. در حالی که هیوندای به دنبال افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌هاست، این اعتصاب نشان می‌دهد ورود ربات‌ها به کارخانه‌ها تنها یک تحول فناورانه نیست؛ بلکه چالشی اجتماعی و اقتصادی است که می‌تواند آینده نیروی کار صنعت خودرو را دگرگون کند.

◀ برای نخستین بار در ۱۰ سال گذشته، کارگران هیوندای و کیا در کره جنوبی خط تولید را ترک کرده‌اند و اعتصابی سراسری را رقم زده‌اند؛ اقدامی که به گفته رسانه‌ها، نتیجه ترکیبی از نگرانی‌های شغلی، فشارهای اقتصادی و ترس از ورود ربات‌ها به کارخانه‌هاست. این اعتصاب که به گفته «رویتز» حدود ۴۰ هزار عضو اتحادیه را درگیر کرده، تنها یک روز طول کشیده اما پیام روشنی برای مدیریت هیوندای داشته است: کارگران خواهان افزایش سن بازنشستگی از سقف فعلی ۶۰ سال هستند و علاوه بر آن، امنیت شغلی بیشتر و پاداش‌های بالاتر مطالبه می‌کنند. نگرانی اصلی اتحادیه اما به آینده کارخانه‌ها مربوط می‌شود؛ جایی که هیوندای قصد دارد از سال ۲۰۲۸ ربات‌های شرکت Boston Dynamics را وارد خطوط تولید کند. این ربات‌ها ابتدا وظایف سبک مانند مرتب‌سازی قطعات را انجام خواهند داد؛ اما طبق برنامه شرکت، تا سال ۲۰۳۰ قادر خواهند بود مونتاژ قطعات را

اعتصاب بزرگ «هیوندای» پس از یک دهه

فراخوان موتور ۶.۲ لیتری «جنرال موتورز» وارد مرحله بحرانی شد



◀ بحران موتور ۶.۲ لیتری L۸۷۷۸ جنرال موتورز وارد مرحله تازه‌ای شده است؛ مرحله‌ای که نشان می‌دهد فراخوان گسترده سال ۲۰۲۵ نه تنها مشکل را حل نکرده، بلکه شاید آن را پیچیده‌تر کرده است. اداره ملی ایمنی ترافیک آمریکا (NHTSA) اکنون یک تحلیل مهندسی جدید آغاز کرده تا بررسی کند چرا موتورهای که تحت فراخوان قبلی تعمیر یا حتی تعویض شده‌اند، همچنان دچار خرابی‌های جدی می‌شوند. این موتور در سال ۲۰۲۵ روی ۵۹۷ هزار و ۶۳۰ دستگاه از محصولات جنرال موتورز نصب شده بود؛ از جمله کادیلاک اسکالید ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۴، شورولت سیلورادو ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱ و سایرین و همچنین جی‌ام‌سی‌سی‌یرا و یوکان در همان سال‌ها. مشکل اصلی به گفته دولت، وجود نقص ساخت در شاتون، میل‌لنگ و گالری‌های روغن بود؛ نقص‌هایی که می‌توانست به آسیب شدید موتور و از کار افتادن کامل آن منجر شود. در زمان فراخوان، جنرال موتورز اعلام کرد بیش از ۲۸ هزار شکایت میدانی ثبت شده و حتی ۱۲ تصادف و ۱۲ مصدومیت احتمالی به این نقص مرتبط بوده است. راه‌حل ارائه‌شده شامل بازرسی موتور، تعمیر یا تعویض کامل و در مواردی که موتور سالم تشخیص داده می‌شد، استفاده از روغن با ویسکوزیته بالاتر بود. اما اکنون مشخص شده این «راه‌حل» چندان موثر نبوده است.

تابستان سخت برای خریداران خودرو؛

قیمت‌ها بالا می‌روند، تخفیف‌ها ناپدید می‌شوند!



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

◀ بازار خودرو در میانه تابستان ۲۰۲۶ با ترکیبی از افزایش قیمت‌ها و کاهش مشوق‌های خرید روبه‌رو شده است؛ وضعیتی که خریداران را در موقعیتی سخت‌تر از همیشه قرار می‌دهد. طبق تحلیل Cox Automotive» بر پایه داده‌های «Kelley Blue Book»، متوسط قیمت معامله خودروهای نو در ماه ژوئیه به ۴۹ هزار و ۸۵۵ دلار رسید؛ بالاترین رقم ثبت‌شده در سال جاری و افزایشی ۰.۲ درصدی نسبت به ژوئن و ۱.۹ درصدی نسبت به سال گذشته. این در حالی است که متوسط MSRP نیز ۵۱ هزار و ۶۲۱ دلار گزارش شده و برخلاف روند معمول، ژوئیه به جای کاهش فصلی، شاهد رشد قیمت بوده است. اما فشار اصلی از سمت دیگری وارد می‌شود: مشوق‌های خرید. همان‌طور که داده‌های «کوکس اتوموتیو» نشان می‌دهد، هزینه‌ای که خودروسازان برای تخفیف‌ها و انگیزه‌های فروش پرداخت می‌کنند، به ۳ هزار و ۱۹۲ دلار کاهش یافته؛ یعنی تنها ۶.۴ درصد از متوسط قیمت معامله، کمترین سطح از ژانویه و دومین افت ماهانه پیاپی. دلیل این سخت‌گیری روشن است: موجودی خودروها در حال کاهش است. موجودی بازار در ابتدای اوت به ۲.۷۳ میلیون دستگاه رسید که ۳.۵ درصد کمتر از ماه قبل است و «روزهای موجودی» نیز از ۸۲ به ۷۵ روز کاهش یافته است؛ نشانه‌ای از این که خودروها سریع‌تر از سرعت جایگزینی فروش می‌روند. در این میان، برخی برندها افزایش قیمت چشمگیرتری داشته‌اند؛ از جمله Stellantis با جهش ۱۱ درصدی و Lincoln با رشد ۱۳ درصدی نسبت به سال گذشته. حتی خریداران خودروهای برقی نیز از این روند در امان نیستند و متوسط قیمت معامله برقی‌ها به ۵۶ هزار و ۱۲۶ دلار رسیده؛ در حالی که مشوق‌های برقی نسبت به سال گذشته ۲۴ درصد کاهش یافته است.

کاهش تخفیف‌ها

این روزها خودروسازان نیازی نمی‌بینند برای جذب مشتری، تخفیف‌های سنگین ارائه کنند. به بیان ساده، بازار فعلاً به اندازه کافی داغ است و خودروها بدون مشوق‌های بزرگ نیز فروش می‌روند. در این میان، برخی برندها افزایش قیمت چشمگیرتری داشته‌اند. Stellantis با متوسط قیمت ۵۸ هزار و ۴۲۳ دلار، جهشی ۱۱ درصدی نسبت به سال گذشته ثبت کرده و تنها برند Jeep در این گروه ۱۰ درصد رشد داشته است. Lincoln نیز با افزایش ۱۳ درصدی به متوسط ۷۷ هزار و ۷۱۴ دلار رسیده و پورشه با جهش ۸.۸ درصدی اکنون میانگین ۱۲۹ هزار و ۴۲۳ دلار را ثبت می‌کند؛ یکی از بالاترین ارقام بازار لوکس آمریکا با وجود این فشارها، یک نقطه امید وجود دارد: خریداران به سمت خودروهای ارزان‌تر حرکت می‌کنند. طبق

◀ بالا رفتن سهم خودروهای برقی در بازار جهانی خودروسازان به دنبال افزایش سهم خودروهای برقی هستند و هزینه مالکیت همچنان رو به افزایش است. جدول‌های منتشرشده از سوی KBB نیز نشان می‌دهند این روند تقریباً در تمام گروه‌ها دیده می‌شود. از پیکاپ‌های فول‌سایز با متوسط ۶۶ هزار و ۹۸۰ دلار گرفته تا SUVهای لوکس فول‌سایز با ۱۰۲ هزار و ۷۲۵ دلار؛ همه سگمنت‌ها افزایش سالانه را تجربه کرده‌اند. تنها استثنا، اسپرت‌کارها هستند که با کاهش ۱۲.۵ درصدی نسبت به سال گذشته، میانگین ۴۳ هزار و ۸۶۶ دلار را ثبت کرده‌اند؛ کاهش که تحلیلگران آن را نتیجه افت تقاضا در این بخش می‌دانند. در مجموع، بازار خودرو در تابستان ۲۰۲۶ تصویری روشن ارائه می‌دهد: قیمت‌ها بالا می‌روند، تخفیف‌ها پایین می‌آیند، موجودی‌ها کاهش می‌یابند و فشار تورمی در برندهای مختلف شدت متفاوتی دارد.

داده‌ها، متوسط قیمت کامپکت‌ها به ۲۷ هزار و ۹۰۴ دلار رسیده و SUVهای ساب‌کامپکت نیز ۳۱ هزار و ۵۲ دلار قیمت دارند؛ دو سگمندی که باعث شده میانگین کل بازار سریع‌تر از این افزایش نیابد. اما خریداران خودروهای برقی نیز از این روند در امان نیستند. متوسط قیمت معامله EV برقی‌ها به ۵۶ هزار و ۱۲۶ دلار رسیده و مشوق‌های برقی نسبت به سال گذشته ۲۴ درصد کاهش یافته است؛ در حالی که مشوق‌های تسلا به تنهایی ۳۴ درصد افت کرده‌اند. بازار خودرو در تابستان ۲۰۲۶ تصویری روشن ارائه می‌دهد: قیمت‌ها بالا می‌روند، تخفیف‌ها پایین می‌آیند و موجودی‌ها کاهش می‌یابند. در چنین شرایطی، خریداران باید بیش از هر زمان دیگری برای مذاکره آماده باشند؛ زیرا به گفته تحلیلگران، «برای رسیدن به یک معامله خوب باید بهترین بازی خود را به نمایش بگذارید.»

کوچک‌ترین کراس اوور «مرسدس ای‌ام‌جی» در راه است

امانمایشگر سمت سرنشین تنها در صورت سفارش به‌صورت آپشن نصب می‌شود. بخش هیجان‌انگیز ماجرا اما پیش‌رانه است. مرسدس هنوز مشخصات رسمی را اعلام نکرده، اما همه نشانه‌ها به سمت استفاده از سه موتور محوری (axial flux) مشابه AMG CLA ۴۵ اشاره دارند؛ یک موتور در جلو و دو موتور در عقب که در مجموع ۶۷۱ اسب‌بخار قدرت و ۱,۲۹۷ پوندفوت گشتاور تولید می‌کنند. این ترکیب در CLA شتاب صفر تا صد ۳ ثانیه را ممکن می‌کند و با این که GLA بلندتر و کمی سنگین‌تر است، انتظار می‌رود اختلاف عملکرد بسیار ناچیز باشد. نسخه‌های معمولی GLA و CLA با باتری‌های ۵۸ و ۸۵ کیلووات‌ساعت عرضه می‌شوند؛ اما CLA ۴۵ یک باتری ۹۴ کیلووات-ساعتی دارد و احتمالاً GLA ۴۵ نیز همین بسته را دریافت خواهد کرد؛ تا بتواند به برده ۳۴۵ تا ۴۰۰ مایل نزدیک شود.

◀ مرسدس تنها یک ماه پس از معرفی GLA مدل ۲۰۲۷، نسخه AMG آن را وارد مرحله آزمایش خیابانی کرده و تصاویر جدید نشان می‌دهند این کوچک‌ترین SUV اسپرت مرسدس تقریباً آماده رونمایی است. نمونه‌های دیدم‌شده بخش عمده‌ای از پوشش استتاری خود را کنار گذاشته‌اند و تنها قسمت‌هایی که AMG نمی‌خواهد هنوز دیده شوند، با پوشش محدود پنهان شده‌اند. در نمای جلو، باید انتظار یک سپر تهاجمی‌تر و تغییر اختصاصی AMG از جلو پنجره جدید مرسدس را داشت؛ طراحی‌ای که آن را از نسخه‌های معمولی GLA با پکیج AMG Line متمایز می‌کند. در عقب نیز چراغ‌های ستاره‌ای شکل، اسپویلر سقفی و احتمالاً یک دیفیوزر مشابه CLA ۴۵ دیده می‌شود که چهره‌ای اسپرت‌تر به این کراس اوور کوچک می‌دهد. کابین نیز همان تابشور دیجیتال سرناسری مرسدس را ارائه می‌دهد؛



میلیون‌ها پوند تجهیزات بلااستفاده!

◀ گزارش تازه‌ای از بریتانیا نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از فناوری‌های ایمنی و رفاهی که خودروسازان با هزینه‌های سنگین روی خودروهای جدید نصب می‌کنند، عملاً توسط رانندگان استفاده نمی‌شود. این مطالعه که توسط Censuswide و با نظرسنجی از یک هزار و ۳۵۰ راننده بریتانیایی انجام شده، تصویری نگران‌کننده از فاصله میان پیچیدگی خودروهای مدرن و میزان آشنایی کاربران با این امکانات ارائه می‌دهد. طبق یافته‌ها، ۲۵.۹ درصد از مالکان خودروهایی که به کروز کنترل تطبیقی مجهز هستند، هرگز آن را فعال نکرده‌اند، حتی ۷ درصد از رانندگان می‌گویند اگر هم بخواهند، نمی‌دانند چگونه باید این سیستم را روشن کنند. این الگو در سایر سامانه‌های کم‌کارنده نیز تکرار می‌شود.



۱۸ درصد از رانندگان از سیستم حفظ مسیر استفاده نمی‌کنند و ۲۱.۳ درصد نیز ترمز اضطراری خودکار را خاموش کرده‌اند؛ زیر آن را «بیش از حد تهاجمی» می‌دانند و معتقدند این سیستم‌ها گاهی در درس‌ساز می‌شوند. دستیار صوتی نیز محبوبیت چندانی ندارد و ۱۷.۸ درصد از رانندگان آن را کاملاً کنار گذاشته‌اند. فناوری‌های پیشرفته‌تر مانند هدآپ دیسپلی واقعیت افزوده نیز وضعیت مشابهی دارند. ۱۷.۱ درصد از رانندگان هرگز آن را روشن نکرده‌اند و ۷ درصد دیگر حتی نمی‌دانند چگونه باید از آن استفاده کنند. در میان امکانات رفاهی، صندلی ماساژور یکی از کم‌استفاده‌ترین ویژگی‌هاست؛ تنها ۲۲ درصد از مالکان آن را به‌طور منظم فعال می‌کنند؛ در حالی که ۶۷.۳ درصد از خودروهای نظرسنجی‌شده اصلاً چنین قابلیت ندارند. در مقابل، امکانات ساده‌تر و آشنا تر محبوبیت بیشتری دارند. ۵۸.۳ درصد از رانندگان می‌گویند بدون بلوتوث نمی‌توانند زندگی کنند و ۴۵.۷ درصد به‌طور منظم از دوربین عقب استفاده می‌کنند. ۴۴.۵ درصد از ناوبری داخلی و ۴۱ درصد از شیشه‌جلو گرم‌کن استفاده می‌کنند؛ در حالی که تنها ۲۷.۳ درصد از رانندگان به‌طور منظم حالت‌های رانندگی را تغییر می‌دهند.

ارائه می‌شود. نسخه استاندارد MDX از موتور ۳.۵ لیتری ۷۶ یا ۲۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۶۷ پوند‌فوت، معادل حدود ۲۶۲ نیوتون‌متر گشتاور استفاده می‌کند و یک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک وظیفه انتقال نیرو را بر عهده دارد. سامانه چهار چرخ محرک SH-AWD نیز قابل سفارش است. در مقابل، مدل Type S به موتور ۲ لیتری ۷۶ توین اسکرول توربو مجهز است که ۳۵۵ اسب‌بخار قدرت و حدود ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و SH-AWD در آن استاندارد است. قیمت پایه MDX مدل ۲۰۲۵ در آمریکای ۵۱ هزار و ۲۰۰ دلار آغاز می‌شود و نسخه SH-AWD ۳۳ هزار و ۲۰۰ دلار قیمت داشت. بالاترین نسخه، یعنی MDX Type S Advance، با قیمت پایه ۷۵ هزار و ۲۵۰ دلار عرضه شد.

آکورا MDX مدل ۲۰۲۵ یک شاسی‌بلند لوکس سردیفه است که با فیس لیفتی ظریف، کابین به‌روز شده و فناوری‌های جدید وارد بازار شد. در نمای بیرونی، جلو پنجره با طرح مشبک جدید، سپر باز طراحی شده و رینگ‌های جدید، چهره MDX را مدرن‌تر کرده‌اند. نسخه A-Spec نیز با جزئیات مشکی و طراحی نزدیک‌تر به Type S، ظاهر اسپرت‌تری دارد. در کابین، مهم‌ترین تغییر استفاده از نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی به جای سامانه تاج‌پد قبلی است. نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی پشت فرمان، شارژر بی‌سیم و سیستم صوتی Bang & Olufsen از امکانات مهم هستند. در تیپ Type S Advance، سیستم صوتی ۲۱ بلندگو و صدای‌های جلو با تنظیم ۱۶ جهته، تهویه، گرم‌کن و ماساژ



آکورا «MDX» مدل ۲۰۲۵؛ ترکیب طراحی اسپرت و فناوری مدرن



بازار خودرو زیر فشار کمبود قطعات؛

چرا قطعات خودرو کمیاب و گران شده‌اند؟



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

کمبود، گرانی و افت کیفیت قطعات خودرو، هزینه تعمیرات و زمان خواب خودرو را افزایش داده است؛ خودروهای چینی، وارداتی و برقی در معرض ریسک بیشتری قرار دارند. بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر تحت تأثیر مجموعه‌ای از عوامل هم‌زمان، وارد یکی از پیچیده‌ترین دوره‌های خود شده است. فشارهای ناشی از تحریم، تهدیدهای ژئوپلیتیک، محدودیت‌های تجاری، نوسانات ارزی، اختلال در واردات و کاهش تیراژ تولید، در کنار افزایش قیمت خودرو و قطعات، زنجیره فروش و خدمات پس از فروش را نیز تحت تأثیر قرار داده است. در این میان، کمیابی و گرانی قطعات یدکی خودروهای وارداتی و مونتاژی، به‌خصوص محصولات چینی و برقی، به یک نگرانی جدی برای مالکان تبدیل شده است. وابستگی روزافزون بازار ایران به خودروهای چینی در سال‌های اخیر، اگرچه به افزایش تنوع محصولات و پاسخ به بخشی از تقاضای بازار منجر شده، اما هم‌زمان ضعف زیرساخت‌های خدمات پس از فروش و تامین قطعات را نیز بیشتر نمایان کرده است. مشکل زمانی جدی‌تر می‌شود که یک خودرو پس از خرابی، برای مدت طولانی در تعمیرگاه متوقف بماند؛ چراکه در چنین شرایطی مالک تنها هزینه خرید قطعه را پرداخت نمی‌کند، بلکه هزینه خواب خودرو، رفت‌وآمد جایگزین و گاهی تعمیرات مجدد ناشی از استفاده از قطعات نامطمئن را نیز متحمل می‌شود. به بیان ساده‌تر، چالش امروز بازار تنها قیمت خودرو نیست؛ هزینه نگهداری و امکان دسترسی به قطعه مناسب نیز به بخش مهمی از هزینه مالکیت تبدیل شده است. فعالان و کارشناسان حوزه خدمات پس از فروش هشدار می‌دهند که اگر ضعف شبکه تامین قطعه و خدمات اصلاح نشود، ادامه این روند می‌تواند نارضایتی مالکان خودروهای وارداتی و مونتاژی را افزایش دهد. خودروهای چینی در سال‌های گذشته سهم قابل توجهی از بازار خودروهای وارداتی و مونتاژی ایران را به خود اختصاص داده‌اند. بخشی از این محصولات اکنون وارد دوره‌ای شده‌اند که با افزایش استهلاک، نیاز به سرویس‌های تخصصی و تعویض قطعات دارند. از سوی دیگر، تامین قطعات این خودروها تا حد زیادی به واردات و ارتباط با زنجیره تامین خارجی وابسته است. بنابراین هر اختلال در تجارت خارجی، تخصیص ارز، ثبت سفارش یا واردات می‌تواند مستقیماً بازار قطعات یدکی را تحت تأثیر قرار دهد. این موضوع فقط به قطعات فنی محدود نیست و قطعات بدنه، لوازم مصرفی، تجهیزات الکترونیکی و قطعات تخصصی نیز می‌توانند تحت تأثیر قرار گیرند. خودروهای چینی که در سال‌های اخیر تعدادشان در خیابان‌ها افزایش یافته، به تدریج وارد مرگ‌های شده‌اند که نیاز آن‌ها به قطعات مصرفی و تعمیرات تخصصی بیشتر می‌شود. بر اساس گزارش‌ها و تحلیل‌های فعالان بازار قطعات، تقاضا برای



عکس جنبه‌گرایی دارد

تعمیر کاران و مالکان خودروهای داخلی را نیز تحت تأثیر قرار داده است. در واقع، هرچه دسترسی به قطعه دشوارتر و زمان انتظار طولانی‌تر شود، هزینه نهایی تعمیر برای مالک نیز افزایش پیدا می‌کند. هم‌زمان با تأکید بر توسعه خودروهای برقی و هیبریدی در کشور، موضوع تامین قطعات و زیرساخت تعمیر و نگهداری این محصولات اهمیت بیشتری پیدا کرده است. به گفته این فعال بازار قطعات، حدود ۷۰ درصد ارزش یک خودرو برقی مربوط به باتری آن است؛ در حالی که کشور در این حوزه وابستگی بالایی به واردات دارد. بنابراین در شرایطی که محدودیت‌های تجاری و تحریم‌ها تشدید شده باشند، تامین قطعات و تجهیزات مرتبط با خودروهای برقی می‌تواند با ریسک بیشتری همراه شود. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم تعمیر و نگهداری خودروهای برقی تنها به قطعات مکانیکی سنتی محدود نیست و تجهیزات الکترونیکی، سیستم‌های مدیریت باتری و قطعات تخصصی نیز به دانش فنی و زنجیره تامین قابل اتکا نیاز دارند. بازار خودرو در شرایط فعلی با یک معادله بر هزینه برای مصرف‌کننده روبه‌رو است. از یک سو قیمت قطعات یدکی افزایش یافته و از سوی دیگر، کاهش دسترسی به قطعات مناسب می‌تواند زمان تعمیر طولانی‌تر کند. از طرف دیگر، استفاده از قطعات کم‌کیفیت ممکن است عمر مفید قطعه را کاهش دهد و مالک را دوباره به تعمیرگاه بکشاند؛ موضوعی که در نهایت هزینه نگهداری خودرو را افزایش می‌دهد. بنابراین، هزینه واقعی مالکیت خودرو دیگر فقط به قیمت خرید آن محدود نمی‌شود و مواردی مانند دسترسی به قطعه، کیفیت قطعات، هزینه تعمیر، تخصص تعمیرکار و مدت خواب خودرو نیز باید در نظر گرفته شود.

لوازم یدکی خودروهای چینی در حال افزایش است و پیش‌بینی می‌شود این روند تا پایان سال ۱۴۰۵ نیز ادامه داشته باشد. منطق بازار نیز روشن است؛ هرچه تعداد یک خودرو در کشور بیشتر شود، نیاز به قطعات مصرفی، فنی، بدنه‌ای و الکترونیکی آن نیز افزایش پیدا می‌کند. اما افزایش تقاضای زمانی به بحران تبدیل می‌شود که عرضه قطعه اصلی و باکیفیت، هم‌پای آن رشد نکند. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده با سه انتخاب دشوار مواجه می‌شود: انتظار برای قطعه اصلی، پرداخت هزینه بالاتر برای قطعه موجود یا استفاده از قطعاتی که کیفیت و اصالت آن‌ها محل تردید است. یکی از فعالان بازار قطعات اعلام کرد وضعیت فعلی را بحرانی بنهان اما عمیق توصیف می‌کند؛ بحرانی که علاوه بر مالکان خودروهای وارداتی، دارندگان محصولات مونتاژی و به‌خصوص خودروهای چینی را نیز تحت تأثیر قرار داده است. به گفته وی، ضعف شبکه خدمات پس از فروش، افزایش شدید قیمت قطعات در پی تشدید محدودیت‌های اقتصادی و کمیابی برخی اقلام مصرفی، مجموعه‌ای از مشکلات را ایجاد کرده که نتیجه مستقیم آن افزایش نارضایتی مصرف‌کنندگان است. این فعال بازار قطعات، بخش مهمی از مشکلات موجود را ناشی از نوسانات ارزی، تهدیدهای ژئوپلیتیک و محدودیت‌های تجاری می‌داند و معتقد است تولیدکنندگان و بازرگانان واقعی برای تامین ارز، خرید کالا و ثبت سفارش با موانع جدی مواجه شده‌اند. یکی از ملموس‌ترین پیامدهای این وضعیت برای مصرف‌کننده، افزایش زمان خواب خودرو است. به گفته وی، بسیاری از خودروهای وارداتی و مونتاژی با مشکلاتی در زمینه زیرساخت، تامین قطعه و خدمات پس از فروش روبه‌رو هستند و برخی خودروها مدت‌ها در تعمیرگاه متوقف می‌مانند تا قطعه مورد نیاز آن‌ها پیدا شود. این مشکل البته تنها گریبان خودروهای چینی و وارداتی را نگرفته است؛ فشار موجود در بازار قطعات و افزایش هزینه تامین،

پرشیا خودرو اعلام کرد:

تداوم روند ترخیص خودروهای برقی «پرشیا خودرو» مطابق زمان‌بندی



در پی انتشار برخی گزارش‌ها و گمانه‌زنی‌های غیررسمی مبنی بر توقف روند ترخیص خودروهای برقی از گمرکات کشور و احتمال تغییر در میزان حقوق ورودی و سازوکار تعرفه‌های وارداتی، شرکت پرشیا خودرو جهت آگاهی متقاضیان محترم به اطلاع می‌رساند

فرآیند تشریفات گمرکی و ترخیص محموله‌های خودروهای برقی ثبت‌سفارش‌شده و موضوع تعهدات این شرکت، بر اساس قوانین و مقررات و طبق جدول زمان‌بندی مصوب، بدون وقفه در گمرکات اجرایی مربوطه در حال پیگیری و انجام است

شرکت پرشیا خودرو در راستای ایفای به‌موقع تعهدات، توسعه خودروهای برقی در بازار داخلی و ارتقای استانداردهای خدمت‌رسانی، تعامل مستمر و نزدیکی با مراجع ذی‌ربط نظارتی و گمرکی داشته و تمامی مراحل اداری و قانونی ترخیص این خودروها بر مبنای ضوابط رسمی مصوب تاکنون استمرار داشته است؛ از این رو تا این لحظه، اخبار و گمانه‌زنی‌های ناظر بر تغییرات تعرفه‌ای، تأثیری بر روند پیشبرد تعهدات جاری و محموله‌های در حال ترخیص این مجموعه نداشته است

شایان ذکر است این مجموعه همواره اولویت خود را پابندی به تعهدات، تضمین زنجیره تامین و ارائه خدمات پس از فروش استاندارد قرار داده است. مراحل بعدی ورود محموله‌ها، فرآیند شماره‌گذاری، زمان‌بندی تحویل خودروها و هرگونه اطلاعات مرتبط، صرفاً از طریق مجاری رسمی اطلاع‌رسانی شرکت به آگاهی مشتریان محترم خواهد رسید

موتور ۵ سیلندر آئودی یکی از خاص‌ترین پیشرفته‌های بنزینی صنعت خودرو محسوب می‌شود؛ معماری‌ای که ریشه آن به سال ۱۹۷۶ و معرفی آئودی ۱۰۰ بازمی‌گردد و بعدها با فناوری توربوشارژ و توسعه در موتور اسپرت به یکی از نمادهای آئودی تبدیل شد. امروزه نسخه تکامل یافته این خانواده در قالب موتور ۲.۵ لیتری TFSI در آئودی RS۳ استفاده می‌شود. آئودی برای این پیشرفته ۴۰۰ اسببخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور اعلام کرده است. مهم‌ترین ویژگی این موتور، آرایش خطی ۵ سیلندر و ترتیب احتراق خاص ۱-۲-۴-۳-۵ است؛ الگویی که یکی از دلایل اصلی شکل‌گیری صدای متفاوت و خشن موتور محسوب می‌شود. ساختار ۵ سیلندر همچنین از نظر ابعاد و وزن، بین موتورهای ۴ و

موتور ۵ سیلندر آئودی؛ قلب متفاوت «RS3»

آیا با ۲ میلیارد تومان می‌توان گزینه باکیفیتی خریداری کرد؟

۴ خودرو ارزنده برای استفاده به انتخاب «دنیای خودرو»

با بودجه ۲ میلیارد تومان در بازار کار کرده‌ها از کلاس هاجیک تا سدان‌ها و کراس‌اوورها گزینه‌های بسیاری وجود دارد. اما با توجه به این که خریداران، طراحی مناسب ظاهری، مشخصات فنی کارآمد و البته تامین قطعات یدکی را در اولیت قرار می‌دهند، بر این اساس تیم تحریریه روزنامه «دنیای خودرو» ۴ گزینه کم‌استهلاک، کم‌مصرف یا کم‌ترین سطح هزینه نگهداری را در نظر گرفته که در ادامه بررسی خواهیم کرد تا بدانیم کدام یک مناسب خرید است؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

دنا پلاس توربو اتوماتیک؛ سدان جوان‌پسند



دنا جزو سدان‌های کامپکت خانوادگی تولید داخل به‌شمار می‌رود و از سال ۱۳۹۴ توانسته توجه جوانان را نیز تا حد زیادی به خود جلب کند. دنا در سال ۱۳۹۶ دستخوش تغییرات طراحی گروه صنعتی ایران خودرو قرار گرفت و با چهره اسپرت‌تر و زیباتر با پسوند پلاس راهی بازار شد. این خودرو از نظر طراحی در نمای جلو مشابه نهمین نسل میتسوبیشی لنسر و در نمای عقب مشابه مرسدس بنز C کلاس نسل سوم موسوم به W۲۰۴ است. بر این اساس این خودرو استایل بسیار جوان‌پسند و جذابی دارد. طراحی کابین دنا پلاس از محصولات مطرح ابتدای دهه ۲۰۱۰ میلادی الهام گرفته و نسبتاً لوکس به‌نظر می‌رسد. اما آن چه سبب می‌شود دنا پلاس توربو اتوماتیک گزینه نخست خرید باشد، پیشرفته‌ترین قوی با گیربکس بسیار هماهنگ آن است. به عبارت دیگر موتور معروف ۴ سیلندر ۱۶۴۵ سی‌سی موسوم به EF۷ مزین به توربوشارژ زیر کاپوت این سدان جا خوش کرده است. این موتور به‌لطف طراحی ۱۶ سوپاپ در سر سیلندر، سیستم تایمینگ متغیر پیوسته سوپاپ‌ها و سیستم پرخوران توربوشارژ می‌تواند حداکثر ۱۵۰ اسببخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۱۵

نیوتون متر گشتاور را در ۴۸۰۰ آرپی‌ام فراهم کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیکی به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. از آن‌جا که موتور TC EF۷ با شرایط سوختی کشور کالیبراسیون شده، از نظر هزینه نگهداری در سطح پایین‌تری نسبت به سدان‌های توربوشارژ چینی قرار دارد. به‌لطف آپشن‌هایی مانند کروز کنترل، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک و دارای کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، نمایشگر ۸ اینچی لمسی مولتی‌مدیا، سقف سانروف، تنظیمات برقی صندلی راننده، سنسور نور و باران و سیستم ترمز کنترل پایداری ESC سبب شده است دنا پلاس توربو اتوماتیک به یک گزینه جذاب برای خرید بدل شود. بنابراین با توجه به طراحی به‌روز، مشخصات فنی کاربردی، سطح امکانات رفاهی قابل قبول، خدمات پس از فروش مناسب و تامین آسان قطعات یدکی، دنا پلاس توربو اتوماتیک یک گزینه کم‌دردتر اتوماتیک در بازار کار کرده‌ها به‌شمار می‌رود. این روزها مدل ۱۴۰۲ آپشنال با کارکرد ۵۰ هزار کیلومتر کارکرد واقعی و وضعیت شاسی و بدنه سالم در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان قرار دارد.

اموی ام X22؛ محبوب و باکیفیت



سر سیلندر و سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌هاست. بر این اساس این قوای محرکه می‌تواند حداکثر ۱۰۵ اسببخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴۲ نیوتون متر گشتاور را در ۲۷۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. در عین حال گیربکس ۵ سرعته دستی وظیفه انتقال قدرت را به چرخ‌های جلو این خودرو برعهده دارد که به‌لطف ضرایب کوتاه و نزدیک به هم، شتاب خوبی را از X۲۲ به‌نمایش می‌گذارد. ناگفته نماند که این خودرو در سطح خود از نظر سیستم تعلیق و سواری نیز جزو گزینه‌های مطلوب به‌شمار می‌رود. در نهایت اگر به دنبال خودرویی هستید که مشابه یک کراس‌اوور باشد و در عین حال از طراحی متفاوت، مشخصات فنی کارآمد، مصرف سوخت پایین و استهلاک کمتری برخوردار باشد، اموی ام X۲۲ مدل ۱۴۰۱ با حداکثر ۸۰ هزار کیلومتر با وضعیت شاسی و بدنه سالم در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان گزینه مناسب و قابل توجهی است.

سال ۱۳۹۴ بود که شرکت مدیران خودرو به‌منظور ایجاد تحولات اساسی در بازار اس‌یووی‌های ساب کامپکت، X۲۲ را به بازار عرضه کرد. این خودرو از نظر طراحی نسبت به محصولات آن زمان مدیران خودرو متفاوت بود و همین مهم سبب شد با استقبال خوبی نیز همراه شود. این خودرو از نظر کیفی در حدی بود که موسسه «جی‌دی‌پاور» پس از بررسی همه‌جانبه، آن را در رتبه قابل قبولی قرار داد؛ هرچند که نام این خودرو در بازار جهانی چری تیگو ۲ است. کابین اموی ام X۲۲ از زبان جدید طراحی آن زمان چری تبعیت می‌کرد که در سطح خود قابل قبول و زیباست. همچنین آپشن‌های رضایت‌بخشی را نیز به راننده و سرنشینان ارائه می‌دهد که از آن جمله می‌توان به کروز کنترل، نمایشگر ۸ اینچی مولتی‌مدیا، دوربین دنده عقب، سقف سانروف و نشانگر فشار باد تایرها اشاره کرد. از نظر مشخصات فنی نیز این خودرو مجهز به یک پیشرفته ۴ سیلندر ۱۴۹۷ سی‌سی تنفس طبیعی مزین به ۱۶ سوپاپ در

۶ سیلندر قرار می‌گیرد و امکان دستیابی به قدرت بالا را در یک پیشرفته نسبتاً جمع‌وجور فراهم می‌کند. در RS۳، موتور ۲.۵ TFSI به یک گیربکس هفت‌سرعته دوکلاچه Stronic متصل شده و نیرو از طریق سامانه چهارچرخ‌محرک کوآترو منتقل می‌شود. آئودی اعلام کرده این پیشرفته قدرت ۴۰۰ اسببخاری خود را در محدوده ۵۶۰۰ تا ۷۰۰۰ دور بر دقیقه ارائه می‌کند و ترکیب آن با سیستم RS Torque Splitter، عملکرد خودرو در پیچ‌ها را بهبود می‌دهد. نکته مهم این است که آئودی در دوراهی که بسیاری از خودروسازان به موتورهای ۴ سیلندر کوچک‌تر روی آورده‌اند، همچنان این موتور ۵ سیلندر را حفظ کرده است.

برلیانس H330؛ سدان جوان‌پسند کم‌در دسر



دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی است. هرچند که نسخه ۱.۶ لیتری آن نیز وجود دارد؛ اما در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان نسخه ۱.۵ لیتری اتوماتیک آن به‌بازار عرضه می‌شود. بر این اساس موتور ۴ سیلندر ۱.۶ سوپاپ ۱.۵ لیتری برلیانس H۳۳۰ می‌تواند حداکثر ۱۰۳ اسببخار قدرت را در ۵۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۳۸ نیوتون متر گشتاور را در ۳۸۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. گیربکس ۴ سرعته اتوماتیک قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو انتقال می‌دهد. بر این اساس برلیانس H۳۳۰ برای افرادی که به دنبال یک سدان زیبا با طراحی متفاوت، کیفیت مونتاژ قابل قبول و مصرف سوخت پایین هستند، گزینه مناسبی است. این روزها مدل ۱۳۹۶ آن با حداکثر کارکرد ۶۸ هزار کیلومتر با وضعیت شاسی و بدنه سالم در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان عرضه می‌شود.

برلیانس از محصولات اسپرت و جوان‌پسند پارس خودرو بود که حدود یک دهه قبل به‌بازار عرضه شد. برلیانس در مدل‌های متفاوت مونتاژ شد که مدل H۳۳۰ آن به‌عنوان یک سدان جذاب مشابه بام‌و سری یک سدان است. بر این اساس خطوط نسبتاً تیز روی بدنه، چراغ‌های جلو و جلوپنجره، نمای عقب و ستون C زاویه‌دار همگی این حس را به‌خوبی القای کند. همین طراحی سبب افزایش محبوبیت این خودرو شده است. کابین H۳۳۰ از سبک متفاوتی از طراحی بهره می‌برد؛ چرا که با کلیت مینیمال و کیفیت ساخت بالا توانسته یک گزینه به‌روز و جذاب باشد. این سدان از نظر امکانات رفاهی و ایمنی قدیمی محسوب می‌شود؛ چرا که خبری از نمایشگر مولتی‌مدیا و کروز کنترل و نشانگر فشار باد تایر در آن نیست. اما کیفیت مونتاژ قابل قبولی دارد و همین مسأله آن را به یک گزینه مناسب برای خرید بدل می‌سازد. این سدان برلیانس از نظر فنی

جک جی ۴؛ بی‌آزار و کم‌استهلاک

در سر سیلندر جا خوش کرده است. این موتور به‌لطف سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها می‌تواند حداکثر ۱۰۴ اسببخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۳۷ نیوتون متر گشتاور را در ۴۸۰۰ دور در دقیقه فراهم کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. ناگفته نماند که گیربکس CVT جک جی ۴ از نسل جدید بوده که به‌روزرسانی‌هایی برای بخش پروگرامینگ آن نیز صورت گرفته است. اگر به دنبال یک خودرو کم‌مصرف، با کارکرد بسیار پایین مشابه صفر کیلومتر و کم‌استهلاک و با تامین قطعات بسیار آسان هستید، جک جی ۴ انتخاب بسیار مناسبی است. این روزها مدل ۱۴۰۳ آن با حداکثر کارکرد ۱۲ هزار کیلومتر با وضعیت شاسی و بدنه سالم در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان قرار دارد

کرمان موتور در ارائه محصولات باکیفیت همواره خوشنام بوده است. بر این اساس، این خودرو ساز جک جی ۴ را از اواخر سال ۱۳۹۷ به بازار عرضه کرد. این خودرو در کلاس سدان‌های ساب کامپکت سگمنت B قرار دارد و گویی با هیوندای اکسنت همراه هستیم. این خودرو از نظر طراحی بدنه، استایل قابل قبول و جوان‌پسندی دارد که مطابق با زبان جدید طراحی آن زمان کمپانی جک است. کابین جک جی ۴ نیز طوری طراحی شده که مشابه هیوندای اکسنت به‌نظر می‌رسد و به‌لحاظ برخورداری از امکانات رفاهی، دارای آپشن‌هایی مانند کروز کنترل، سنسور پایش فشار باد تایرها، سنسور نور و ترمز کنترل پایداری الکترونیکی (ESP) است. زیر کاپوت این سدان جمع‌وجور خانوادگی یک موتور ۴ سیلندر ۱۴۹۹ سی‌سی تنفس طبیعی مزین به ۱۶ سوپاپ



را بهتر ببینند. FH Aero همچنین به Active Side Collision Avoidance Support مجهز است؛ سامانه‌ای راداری که کاربران آسیب‌پذیر جاده‌ها را در طرفین کامیون شناسایی می‌کند و در صورت خطر، هشدار می‌دهد. در نسخه جدید، در شرایط مشخص حتی ترمزگیری خودکار برای جلوگیری از برخورد با دوچرخه‌سوار هنگام گردش نیز امکان‌پذیر است. در کنار این فناوری‌ها، Collision Warning with Emergency Brake، Adaptive Cruise Control، Lane Keeping Assist و Driver Alert Support نیز نقش مهمی در کاهش احتمال برخورد، خروج ناخواسته از مسیر و خستگی راننده دارند. بنابراین ایمنی FH Aero حاصل عملکرد یک سیستم منفرد نیست؛ بلکه نتیجه همکاری دوربین‌ها، رادارها، ترمز و سامانه‌های کمک‌راننده است.

ولوو FH Aero جدید تنها با هدف کاهش مصرف سوخت توسعه نیافته و بخش مهمی از به‌روزرسانی آن به افزایش دید راننده و پیشگیری از تصادف مربوط می‌شود. این کامیون در نخستین ارزیابی ایمنی کامیون‌های سنگین توسط یورو انکپ موفق به دریافت ۵ ستاره شد؛ نتیجه‌ای که عملکرد مجموعه سامانه‌های فعال و دید مستقیم و غیرمستقیم آن را تأیید می‌کند. یکی از مهم‌ترین فناوری‌ها، Camera Monitor System است که آینه‌های جانبی سنتی را با دوربین جایگزین می‌کند. این سیستم علاوه بر کاهش نقاط کور، میدان دید اطراف کابین را افزایش می‌دهد و با قابلیت دید مادون قرمز، عملکرد بهتری در تاریکی دارد. دوربین گوشه سمت سر نشین نیز به راننده کمک می‌کند هنگام گردش، عابران و دوچرخه‌سواران



عملکرد سیستم‌های ایمنی ولوو «FH Aero»



قاره سبز برای کامیون‌ها عدد ثابتی به عنوان سن اسقاط تعیین نکرده است؛

کامیون‌های ۴۱ ساله اروپا چگونه هنوز در جاده‌ها تردد می‌کنند؟

براساس مقررات معاینه‌فنی اتحادیه اروپا، کامیون‌های سنگین باید نخستین معاینه فنی خود را یک سال پس از نخستین شماره‌گذاری انجام دهند و پس از آن نیز هر سال مورد بررسی قرار گیرند. این الزام برای تریلرهای سنگین نیز وجود دارد



عکس جنبه آزمایشی دارد

اسقاط حل کرد. اگر دولت صرفاً بگوید کامیون بالاتر از یک سن مشخص باید از رده خارج شود، اما منابع مالی لازم برای جایگزینی خودرو، تسهیلات مناسب، دسترسی به محصول جدید و سازوکار اقتصادی نوسازی وجود نداشته باشد، این سیاست در عمل با مقاومت جدی روبه‌رو خواهد شد. تجربه اروپا نشان می‌دهد نوسازی موفق نیازمند چند حلقه هم‌زمان است: معاینه فنی واقعی، کنترل جاده‌ای، استاندارد آلایندگی، الزام‌های ایمنی، مشوق اقتصادی و دسترسی به‌محمول جدید. در چنین مدلی، مالک کامیون قدیمی به تدریج متوجه می‌شود که ادامه فعالیت با خودرو فرسوده هزینه بیشتری نسبت به جایگزینی آن دارد.

مسئله اصلی، سن کامیون نیست اگر قرار باشد از تجربه اروپا برای ایران یک نتیجه مشخص استخراج شود، آن نتیجه این نیست که کامیون‌های بالای ۱۴ سال باید از رده خارج شوند. چنین برداشتی اساساً با مدل اروپایی همخوانی ندارد. آن‌چه اهمیت دارد، ایجاد سازوکاری است که کامیون قدیمی را از نظر ایمنی، آلایندگی و هزینه بهره‌برداری تحت فشار منطقه‌ای قرار دهد و در مقابل، خرید کامیون جدید را برای مالک امکان‌پذیر کند. اروپا امروز ناوگانی دارد که میانگین سن کامیون‌های آن حدود ۱۴ سال است؛ اما این ناوگان تحت کنترل مستمر فنی قرار دارد. بنابراین حتی در یک بازار توسعه‌یافته نیز نوسازی ناوگان یک فرآیند تدریجی است. برای ایران نیز شاید به جای تمرکز صرف بر «سن فرسودگی»، باید به سمت تعریف سن اقتصادی و فنی ناوگان حرکت کرد؛ یعنی خودرویی که از نظر آلایندگی، ایمنی و هزینه نگهداری دیگر توجیه فعالیت ندارد، باید در اولویت خروج قرار گیرد و مالک آن نیز برای خرید جایگزین از تسهیلات واقعی بهره‌برداری شود. در نهایت، تجربه اروپا نشان می‌دهد که نوسازی ناوگان باری با یک دستور اداری اتفاق نمی‌افتد. وقتی استاندارد فنی، کنترل آلایندگی، معاینه منظم، هزینه بهره‌برداری و مشوق اقتصادی در یک مسیر قرار بگیرند، خود بازار نیز به‌سمت نوسازی حرکت خواهد کرد. این همان نقطه‌ای است که سیاست نوسازی ناوگان در ایران بیش از هر چیز به آن نیاز دارد.

اروپا چگونه نوسازی را تشویق می‌کند؟ نوسازی ناوگان در اروپا فقط از مسیر ممنوعیت انجام نمی‌شود. مقررات آلایندگی، محدودیت‌های تردد در برخی مناطق شهری، الزامات ایمنی و هزینه‌های عملیاتی در کنار سیاست‌های حمایت از وسایل نقلیه پاک، مجموعه‌ای را تشکیل می‌دهند که در نهایت به تغییر تدریجی ترکیب ناوگان منجر می‌شود. از سوی دیگر، خودروسازان نیز باید با استانداردهای جدید تولید همراه شوند. در نتیجه، خودروهای جدیدی که وارد بازار می‌شوند از نظر آلایندگی و ایمنی فاصله قابل توجهی با نسل‌های قدیمی دارند. در بخش خودروهای باری سبک نیز روند تغییر فناوری قابل مشاهده است. در سال گذشته سهم خودروهای باری سبک قابل شارژ برقی در بازار اتحادیه اروپا افزایش یافته؛ هر چند موتور دیزلی همچنان سهم غالب بازار را در اختیار داشت.

این وضعیت نشان می‌دهد که اروپا نیز هنوز در میانه مسیر گذار قرار دارد و حتی با وجود سیاست‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی، نمی‌توان انتظار داشت ناوگان باری در مدت کوتاهی به‌طور کامل برقی شود.

اسقاط خودروهای قدیمی با نوسازی متفاوت است یک نکته مهم دیگر این است که سیاست اروپا میان «خروج خودرو از چرخه» و «نوسازی ناوگان» تفاوت قائل می‌شود. در بسیاری از موارد، یک کامیون قدیمی ممکن است همچنان قابلیت استفاده داشته باشد، اما در صورتی که هزینه نگهداری و بهره‌برداری آن از یک خودرو جدید بیشتر شود، مالک به‌صورت اقتصادی به سمت جایگزینی حرکت می‌کند. در این میان، قوانین مربوط به خودروهای پایان عمر نیز بر باز یافت و استفاده مجدد از مواد و قطعات تأکید دارند. سیاست اتحادیه اروپا در این بخش تلاش می‌کند خروج خودرو از چرخه را با فرآیند باز یافت و باز گشت مواد به چرخه تولید پیوند دهد. در نتیجه، پایان عمر خودرو در اروپا فقط به معنای انتقال آن به یک پارکینگ یا مرکز اسقاط نیست؛ بلکه بخشی از زنجیره مدیریت منابع و باز یافت صنعت خودرو محسوب می‌شود.

درس اروپا برای ناوگان باری ایران مقایسه وضعیت اروپا با ایران یک نکته مهم را آشکار می‌کند. مساله ناوگان فرسوده را نمی‌توان تنها با تعیین یک سن برای

است از نظر مکانیکی همچنان توانایی فعالیت داشته باشد، اما اگر فناوری موتور و سامانه کنترل آلایندگی آن با الزامات جدید فاصله زیادی داشته باشد، ادامه استفاده از آن در برخی مسیرها و بازارها از نظر اقتصادی جذابیت خود را از دست می‌دهد. به این ترتیب، استاندارد آلایندگی در اروپا عملیاتی می‌شود.

چرا کامیون ۱۴ ساله هنوز در اروپا کار می‌کند؟ میانگین سن حدود ۱۴ سال برای کامیون‌های اروپایی نشان می‌دهد که نوسازی ناوگان به‌معنای خروج اجباری خودرو در یک سن مشخص نیست. دلیل آن هم روشن است؛ کامیون وسیله‌ای سرمایه‌ای است و مالک ناوگان تا زمانی که هزینه تعمیر، مصرف سوخت، محدودیت‌های تردد و هزینه‌های بهره‌برداری از ارزش اقتصادی خودرو و بیشتر نشده باشد، انگیزه‌ای برای جایگزینی آن ندارد.

اما هر چه خودرو قدیمی‌تر می‌شود، هزینه‌های نگهداری و تعمیر، مصرف سوخت و احتمال خرابی می‌تواند افزایش پیدا کند. از سوی دیگر، کامیون‌های جدیدتر معمولاً از فناوری‌های ایمنی، کنترل آلایندگی و بهره‌وری بالاتری برخوردارند. بنابراین بازار و مقررات در کنار یکدیگر مالک را به سمت نوسازی هدایت می‌کنند؛ نه این که صرفاً یک تاریخ مشخص برای اسقاط خودرو تعیین شود.

نوربالا

اروپا برای جلوگیری از تردد خودروهای نایم‌تنها به معاینه فنی سالانه اکتفا نکرده است. کامیون‌های فعال در حمل‌ونقل تجاری علاوه بر معاینه فنی دوره‌ای، ممکن است در جاده نیز مورد بازرسی قرار گیرند

الزام برای تریلرهای سنگین نیز وجود دارد. بنابراین یک کامیون ۱۵،۱۰ ساله، صرفاً به‌دلیل سن خود از جاده حذف نمی‌شود؛ بلکه باید بتواند الزامات فنی تعیین‌شده را در دوره‌های مشخص پشت سر بگذارد. این مدل یک تفاوت مهم با رویکرد صرفاً سنی دارد. در این جا «سلامت خودرو» معیار اصلی ادامه فعالیت است و سن بیشتر، به‌معنای افزایش دفعات یا شدت نظارت بر عملکرد خودرو نیست، بلکه خودرو در هر دوره باید استانداردهای لازم را رعایت کند.

معاینه فنی؛ خط اول مقابله با فرسودگی اروپا برای جلوگیری از تردد خودروهای نایم‌تنها به معاینه فنی سالانه اکتفا نکرده است. کامیون‌های فعال در حمل‌ونقل تجاری علاوه بر معاینه فنی دوره‌ای، ممکن است در جاده نیز مورد بازرسی قرار گیرند.

این بازرسی‌ها با هدف شناسایی نقص‌هایی انجام می‌شود که می‌توانند ایمنی خودرو یا سایر کاربران جاده را تهدید کنند. اتحادیه اروپا برای بازرسی‌های فنی کنار جاده نیز چارچوب مشخصی دارد و کشورهای عضو موظف هستند کنترل‌های لازم را برای خودروهای تجاری انجام دهند. در نتیجه، یک کامیون قدیمی برای ادامه فعالیت باید دائماً خود را با مجموعه‌ای از الزامات فنی تطبیق دهد. همین موضوع باعث می‌شود مالک ناوگان نتواند تنها با تکیه بر قدیمی بودن خودرو و هزینه پایین خرید آن، سال‌ها بدون توجه به وضعیت فنی به فعالیت ادامه دهد.

استاندارد آلایندگی؛ عامل مهم خروج کامیون‌های قدیمی

یکی از مهم‌ترین تفاوت‌های سیاست اروپا با مدل سنتی اسقاط، نقش استانداردهای آلایندگی در نوسازی ناوگان است. در اروپا استاندارد آلایندگی خودروهای سنگین در سال‌های گذشته به شکل مرحله‌ای سخت‌تر شده و استاندارد فعلی برای خودروهای سنگین، «یورو ۶» و مقررات جدید «یورو ۷» است. مقررات جدید یورو ۷ برای خودروهای سنگین نیز الزامات سخت‌گیرانه‌تری را دنبال می‌کند و اجرای آن برای گونه‌های جدید خودروهای سنگین از سال ۲۰۲۸ و برای خودروهای جدید از سال ۲۰۲۹ آغاز می‌شود. این مساله اهمیت زیادی دارد. یک کامیون قدیمی ممکن

وقتی صحبت از فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل باری می‌شود، یکی از نخستین پرسش‌ها این است که کامیون در کشورهای اروپایی پس از چند سال فرسوده محسوب می‌شود و چه زمانی باید از چرخه حمل‌ونقل خارج شود؟ پاسخ به این پرسش بر خلاف تصور رایج، یک عدد مشخص نیست. در اتحادیه اروپا قانونی وجود ندارد که تمام کامیون‌ها را در یک سن مشخص، بدون توجه به وضعیت فنی و میزان کارکرد، از چرخه بهره‌برداری خارج کند. سیاست اروپا بیشتر بر کنترل مستمر سلامت فنی، ایمنی، آلایندگی و شرایط بهره‌برداری استوار است.

این تفاوت در رویکرد اهمیت زیادی دارد؛ زیرا میان «سن بالای خودرو» و «خودرو فرسوده» الزاماً رابطه مستقیم وجود ندارد. ممکن است کامیونی سال‌های زیادی در جاده‌های اروپا تردد کرده باشد، اما همچنان از نظر فنی شرایط لازم برای ادامه فعالیت را داشته باشد. در مقابل، خودرویی با سن کمتر، در صورت نقص فنی جدی یا ناتوانی در رعایت الزامات آلایندگی و ایمنی، می‌تواند با محدودیت یا ممنوعیت تردد مواجه شود.

براساس تازه‌ترین گزارش انجمن خودروسازان اروپا، میانگین سن کامیون‌های فعال در جاده‌های اتحادیه اروپا به حدود ۱۴ سال رسیده است. در همین ناوگان، حدود ۶ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه کامیون در حال تردد است و سهم کامیون‌های قابل شارژ برقی همچنان بسیار پایین است. این عدد یک پیام مهم برای سیاست‌گذاری حمل‌ونقل دارد: اروپا نیز با ناوگان جوان و کاملاً نو مواجه نیست؛ اما برای جلوگیری از تبدیل ناوگان قدیمی به یک مشکل ایمنی و زیست‌محیطی، مجموعه‌ای از کنترل‌های فنی و زیست‌محیطی را به کار گرفته است.

سن فرسودگی در اروپا یک عدد نیست در بسیاری از کشورها، فرسودگی خودرو با یک سن مشخص تعریف می‌شود؛ اما در اروپا سازوکار متفاوت است. مقررات اتحادیه اروپا برای خودروهای باری سنگین، به جای آن که یک سن نهایی برای خروج از ناوگان تعیین کند، بر معاینه فنی دوره‌ای و کنترل‌های جاده‌ای تمرکز دارد. براساس مقررات معاینه فنی اتحادیه اروپا، کامیون‌های سنگین باید نخستین معاینه فنی خود را یک سال پس از نخستین شماره‌گذاری انجام دهند و پس از آن نیز هر سال مورد بررسی قرار گیرند. این



وضعیت مالی پارس خودرو در دستور کار قرار گرفته است. از مهم‌ترین آثار اجرای این برنامه می‌توان به تقویت حقوق صاحبان سهام، واقعی‌تر شدن نسبت‌های مالی، بهبود شاخص‌های اعتباری شرکت و ارتقای رتبه اعتباری پارس خودرو اشاره کرد. همچنین اجرای این افزایش سرمایه می‌تواند بخشی از محدودیت‌های موجود در نظام بانکی را برای شرکت برطرف کند. افزایش سرمایه پیشنهادی پارس خودرو پس از بررسی و اظهار نظر حسابرس مستقل و بازرس قانونی شرکت، برای تأیید نهایی و اخذ مجوز بر گزاری مجمع عمومی فوق‌العاده به سازمان بورس و اوراق بهادار ارسال خواهد شد.

پارس خودرو گزارش توجیهی افزایش سرمایه ۱۰۷۲ درصدی خود از محل مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها را در سامانه کدال منتشر کرد؛ بر این اساس سرمایه‌شکرت از ۱۱۳ هزار و ۵۶۸ میلیارد ریال به بیش از ۱۳۳ همت می‌رسد. به گزارش روابط عمومی، شرکت پارس خودرو در ادامه برنامه‌های خود برای اصلاح ساختار مالی و بهبود شاخص‌های اقتصادی، گزارش توجیهی افزایش سرمایه ۱۰۷۲ درصدی از محل مازاد تجدید ارزیابی دارایی‌ها را در سامانه جامع اطلاع‌رسانی ناشران (کدال) منتشر کرد. این افزایش سرمایه با هدف خروج از شمولیت مفاد ماده ۱۴۱ قانون تجارت و در چارچوب برنامه‌های شرکت برای تقویت ساختار سرمایه و بهبود

**سرمایه «پارس خودرو»
به بیش از ۱۳۳ همت
می‌رسد**

تحلیل

analysis

احسان
ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

فروش فوری بی‌وای‌دی «دیسترویر ۰۵» آغاز شد

باید از کارت بانکی متعلق به شخص متقاضی انجام شود. در صورت تکمیل نکردن وجه در مهلت مقرر، ثبت‌نام به منزله انصراف از طرح خواهد بود و مبلغ پرداختی پس از طی مراحل اداری، ظرف دو ماه به‌متقاضی بازگردانده می‌شود. همچنین پرداخت اولیه به تنهایی به‌معنای تکمیل خرید نیست و عقد قرارداد با مشتری، ملاک تأیید خرید از سوی شرکت خواهد بود. این خودرو با گارانتی ۳ سال یا ۶۰ هزار کیلومتر، هر کدام زودتر فرا برسد، عرضه خواهد شد و امکان صلح از محل این طرح فروش وجود ندارد.

میلیون تومان رسیده است. این خودرو در طرح فروش جدید پشتاز خودرو جنوب از طریق سامانه اتونوین، با همین قیمت عرضه می‌شود. مبلغ پرداخت اولیه در این طرح ۶۳۵ میلیون تومان است و خریداران برای تکمیل وجه، یک هفته پس از ثبت‌نام اولیه فرصت دارند. موعد تحویل خودرو نیز در بخشنامه ۳۰ روز کاری اعلام شده است. براساس بخشنامه، ثبت‌نام اولیه از طریق سامانه اتونوین انجام می‌شود و تکمیل وجه و انعقاد قرارداد برای متقاضیانی که پشتاز خودرو جنوب را انتخاب کرده‌اند، صرفاً از طریق سایت فروش شرکت امکان‌پذیر است. پرداخت وجه نیز

فروش مستقیم بی‌وای‌دی دیسترویر ۰۵ مدل ۲۰۲۵ با قیمت قطعی ۶ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان، از ساعت ۱۰ صبح سه‌شنبه ۱۷ شهریور ۱۴۰۵ در سامانه اتونوین آغاز می‌شود. شرکت پشتاز خودرو جنوب شرایط فروش BYD Destroyer ۰۵ DM-i را اعلام کرد. متقاضیان می‌توانند از زمان آغاز عرضه تا تکمیل ظرفیت، با مراجعه به سامانه اتونوین و پرداخت ۱۰ درصد قیمت خودرو، نسبت به ثبت‌نام اولیه اقدام کنند. قیمت بی‌وای‌دی دیسترویر ۰۵ مدل ۲۰۲۵ با افزایش ۷۵۰ میلیون تومانی، از ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان به ۶ میلیارد و ۳۵۰

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 PRO X۲۲ دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
ام‌وی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۹۳۳	۳ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
ام‌وی‌ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۷۸۹	۴ میلیارد	۲۰۰	▲
ام‌وی‌ام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۱۶	۵ میلیارد و ۱۰۰	۲۰۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۳ میلیارد و ۶۵۰	۱۰۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۹۸۹	۵ میلیارد و ۷۵۰	۲۵۰	▲
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۳۶	۵ میلیارد و ۲۰۰	۳۰۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۷۲	۶ میلیارد و ۶۰۰	۴۰۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۹۶۷	۸ میلیارد و ۵۰۰	۵۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۶۱	۶ میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۱۰۰	۴۰۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۲۸۷	۱۱ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳۰	▲
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۶۵۰	۱۰۰	▲
بک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۲۱۰	▲
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۴ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	▲
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۵۰۰	۷ میلیارد	۳۰۰	▲

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	۶ میلیارد	۴۵۰	▲
اپل موکا ۱،۲ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۹ میلیارد و ۲۰۰	۴۰۰	▲
ام‌جی Ec۷ تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۹۰۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
ام‌جی ۱،۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۲۰۰	۶ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲
اوتار ۱۲EREV (۲۰۲۵)	۰	۲۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
ایرس EREVH۵ نیمه‌برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۱ میلیارد	۸۰۰	▲
آئودی A۳ توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۶۵۰	۱۰ میلیارد و ۸۰۰	۷۰۰	▲
بامو iX۱ eDrive برقی (کیت M) (۲۰۲۶)	۰	۱۳ میلیارد	۷۰۰	▲
بامو iX۱۵is Drive X۲ (۲۰۲۶)	۰	۲۱ میلیارد	۱۰۰	▲
بامو iX۲۵is Drive X۲ (۲۰۲۶)	۰	۱۷ میلیارد و ۳۰۰	۵۰۰	▲
بامو iX۳ Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۸ میلیارد	۵۰۰	▲
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
بنز C۲۰۰ L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد	۳۰۰	▲
بنز EQE Sedan ۵۰۰ تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۷۰۰	▲
بنز EQE SUV ۵۰۰ تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۶ میلیارد	۴۰۰	▲
بنز EQ۷۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۲ میلیارد	۳ میلیارد	▲
بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۱۰ میلیارد	۵۰۰	▲
بی‌وای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۷ میلیارد و ۸۰۰	۵۰۰	▲
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد	۶۰۰	▲
تویوتا لندکروز ۳،۴ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۴ میلیارد	یک‌میلیارد	▲
تویوتا پرادو ۲،۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۳ میلیارد	یک‌میلیارد	▲
تویوتا Prob۲x۵۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۵۰۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا رافور ۲،۰ لیتر تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد	۳۰۰	▲
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم‌دیشن (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۱۰۰	۲۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۳۱۵	۵	▲
ساینا (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۴۱۵	۲۰	▲
ساینا GX L دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک‌میلیارد و ۵۸۵	۱۰	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک‌میلیارد و ۸۵۵	۶۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۸۵	۱۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۴۸۰	۱۰	▲
اطلس GL (بدون سناروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	یک‌میلیارد و ۵۸۵	۱۵	▲
اطلس G (باسناروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	یک‌میلیارد و ۷۰۵	۵۵	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۱۰	▲
کویک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۲۲	▲
کویک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۴۱۵	۲۰	▲
کویک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲۵	▲
کویک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۳۹۰	۳۰	▲
کویک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۳۹۵	۳۰	▲
شاهین (بدون سناروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۸۰	۵	▲
شاهین (باسناروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۷۰	۱۰	▲
شاهین اتومات (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بامانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۱۰	۳۰	▼
پادر پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۹۰	۱۰	▲
پادر پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲۰	▲
نیسان اکسلنت EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲۲۵	▲
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۱۴۵	▲
سورن پلاس XUV۷ (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۷۰	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۵۷۰	۲۵	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۴۵	۱۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۴۱۰	۳۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۲۰	۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	یک‌میلیارد و ۹۴۵	۶۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۲۱۰	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۲۵۵	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۴۱۰	۶۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۴۵۰	۶۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۴۰	▲
پژو ۲۰۷ پاتوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۷۰	۱۵۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۴۵۵	۶۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۶۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۵۵	۴۵	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۳۳۰	۵۵	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۲۲۰	۴۰	▲
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۸۰	۴۰	▲
ران پلاس (ترمز عقب کلسای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲۵	▲
ران پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۵۰	▲
ری‌آر۱،۷ لیتر (سردنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۴۷۰	۵۰	▲
وانت آرسان (بامانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	یک‌میلیارد و ۶۹۰	۱۵	▲

موفق به کشف و شناسایی ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق شدند. «مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان رضوی با اشاره به ارزش این محموله سوختی بیان کرد: «ارزش گازوئیل کشف شده بالغ بر ۷۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» مدنی ادامه داد: «پس از کشف محموله و با دستور رئیس تعزیرات حکومتی شهرستان تربت جام، سوخت مکشوفه توقیف و شرکت مذکور نیز تا تعیین تکلیف قانونی پلمب شد.» وی تصریح کرد: «اقدام انجام شده در راستای مقابله با قاچاق فرآورده‌های نفتی و جلوگیری از خروج غیر قانونی سرمایه‌های ملی صورت گرفته و موضوع برای بررسی ابعاد تخلف در دستور کار مراجع قانونی قرار گرفته است.»

«مدیر کل تعزیرات حکومتی خراسان رضوی از کشف ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق به ارزش بیش از ۷۰ میلیارد ریال در جریان بازرسی از یک شرکت تولید روغن موتور در شهرستان تربت جام خبر داد. سید مرتضی مدنی در گفت‌وگو با «پانا» اظهار کرد: «در پی دریافت اطلاعات و گزارش‌های واصله درباره نگهداری و وجود سوخت قاچاق در یکی از واحدهای تولیدی شهرستان تربت جام، مأموران اداره اطلاعات این شهرستان با هماهنگی تعزیرات حکومتی، موضوع را در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «مأموران اداره اطلاعات شهرستان تربت جام پس از انجام بررسی‌های لازم و در جریان بازرسی از یک شرکت تولید روغن موتور،



کشف ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق در یک شرکت تولید روغن موتور در تربت جام



«MAL» و «Hascol» با یکدیگر وارد همکاری می‌شوند؛

عرضه روانکارهای «مویل» در ۶۵۰ جایگاه سوخت پاکستان

مهمی در بهبود نگهداری ناوگان‌ها و افزایش عمر تجهیزات ایفا کند. این همکاری همچنین بهبود قابل توجهی در دسترسی به محصولات ایجاد می‌کند. طبق اعلام دو شرکت، عرضه روانکارهای Mobil در جایگاه‌های Hascol باعث می‌شود مشتریان در نقاط بیشتری بتوانند محصولات مورد نیاز خود را تهیه کنند؛ برای سرویس‌های دوره‌ای خودروهای سواری، چه برای نگهداری کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و تجهیزات صنعتی. این موضوع به‌ویژه برای مناطق دورتر که دسترسی به فروشگاه‌های تخصصی محدود است، اهمیت دارد. توافق MAL و Hascol همچنین بخشی از رویکرد مشترک دو شرکت با عنوان Driven to Win as One است؛ رویکردی که هدف آن ترکیب توانمندی‌های فنی، شبکه توزیع و تجربه مشتری برای ایجاد ارزش در سراسر زنجیره تامین روانکارهاست. این همکاری نشان می‌دهد که بازار روانکار پاکستان در حال حرکت به سمت مدل‌های مشارکتی گسترده‌تر است؛ مدل‌هایی که می‌توانند هم کیفیت خدمات را افزایش دهند و هم دسترسی به محصولات پرمیموم را تسهیل کنند. Hascol Petroleum به‌عنوان یک شرکت بازاریابی سوخت ثبت شده در بورس پاکستان، طی سال‌های اخیر تلاش کرده است جایگاه‌های خود را از یک شبکه عرضه سوخت، به یک پلتفرم خدمات انرژی و نگهداری خودرو تبدیل کند. همکاری با برندهایی مانند Mobil می‌تواند این مسیر را تقویت کند و جایگاه‌های Hascol را به نقاطی تبدیل کند که مشتریان نه تنها سوخت، بلکه خدمات نگهداری و محصولات استاندارد را نیز دریافت کنند. در مجموع، توافق MAL و Hascol Petroleum را می‌توان یکی از مهم‌ترین همکاری‌های صنعت روانکار پاکستان در سال ۲۰۲۶ دانست؛ همکاری‌ای که نه تنها شبکه توزیع Mobil را گسترش می‌دهد، بلکه جایگاه‌های سوخت را به مراکز خدماتی مجهزتر تبدیل می‌کند و دسترسی مشتریان به محصولات پرمیموم را افزایش می‌دهد. این همکاری، نمونه‌ای روشن از نقش مشارکت‌های استراتژیک در تقویت زنجیره تامین روانکارها و پاسخ‌گویی به نیازهای روبه‌رشد بازار حمل‌ونقل در پاکستان است.



بازار خودرو و حمل‌ونقل پاکستان طی سال‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته است؛ رشدی که اهمیت دسترسی آسان به روانکارهای استاندارد و دارای تاییدیه سازندگان را دوچندان می‌کند. افزایش تعداد خودروهای سواری، توسعه ناوگان‌های حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری و رشد صنایع وابسته به تجهیزات مکانیکی، همگی نیاز به روانکارهای قابل اعتماد را افزایش داده‌اند. به همین دلیل، همکاری‌هایی مانند توافق MAL-Hascol می‌تواند نقش

در پاکستان است. در سوی دیگر Javed Ahmedjee، مدیرعامل Hascol Petroleum این همکاری را «آغاز یک رابطه بلندمدت» توصیف کرده که هدف آن «ایجاد ارزش پایدار، نقطه به نقطه و مشتری به مشتری» است. او می‌گوید این توافق نامه باعث می‌شود روانکارهای پرمیموم Mobil برای موتورسواران، رانندگان و ناوگان‌های تجاری در سراسر کشور در دسترس‌تر شود و جایگاه‌های Hascol بتوانند خدماتی فراتر از عرضه سوخت ارائه دهند.

شرکت MAL Pakistan Limited، بازاری بازاریابی ExxonMobil Lubricants & Specialties در پاکستان، گام مهمی در توسعه شبکه توزیع روانکارهای خود برداشته و با امضای یک توافق نامه همکاری استراتژیک با شرکت Hascol Petroleum Limited، عرضه محصولات Mobil را در بیش از ۶۵۰ جایگاه سوخت این شرکت در سراسر پاکستان آغاز می‌کند. این توافق نامه که در ۱۶ اوت در شهر کراچی امضا شد، یکی از بزرگ‌ترین همکاری‌های صنعت روانکار پاکستان در سال‌های اخیر محسوب می‌شود و می‌تواند ساختار عرضه محصولات پرمیموم را در بازار این کشور دگرگون کند. براساس اعلام MAL Pakistan، این همکاری قرار است طیف گسترده‌ای از مشتریان را پوشش دهد؛ از مالکان خودروهای سواری گرفته تا پراپراتورهای حمل‌ونقل تجاری و کسب‌وکارهایی که به محصولات دارای تاییدیه OEM برای تجهیزات و ناوگان خود نیاز دارند. این شرکت تأکید می‌کند که حضور در شبکه گسترده Hascol، فرصتی کم‌نظیر برای گسترش دسترسی به محصولات Mobil در نقاطی است که پیش‌تر پوشش کافی نداشتند. از سوی دیگر، Hascol Petroleum نیز این همکاری را یک مزیت رقابتی مهم می‌داند؛ زیرا اضافه شدن برند جهانی Mobil به سبد خدمات جایگاه‌های این شرکت، می‌تواند تجربه مشتری را ارتقا دهد و جایگاه‌های سوخت را از یک نقطه عرضه سوخت، به یک مرکز خدمات کامل نگهداری خودرو تبدیل کند. Hascol می‌گوید این همکاری، ارزش افزوده‌ای پایدار برای مشتریان ایجاد می‌کند و جایگاه‌ها را به مراکز مجهزتر و کارآمدتر تبدیل خواهد کرد. در بیانیه رسمی، Khawar Jamal، مدیرعامل MAL Pakistan، اعلام کرده است که این توافق نامه «فرصتی برای گسترش دسترسی به روانکارهای Mobil از طریق یک شبکه خرده‌فروشی تثبیت شده» فراهم می‌کند و ترکیب تخصص Mobil با نفوذ بازار Hascol می‌تواند نیازهای در حال تحول مشتریان را بهتر پاسخ دهد. او تأکید کرده است که این همکاری بخشی از رویکرد مشترک دو شرکت برای پشتیبانی از نیازهای جدید حمل‌ونقل و تحرک

عرضه توسط پرشیا خودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)

BMW 225L GRAN COUPE



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



کشف ۱۰ میلیارد تومان لاستیک قاچاق در قزوین

فرمانده انتظامی استان قزوین از کشف ۵۸۰ حلقه لاستیک غیر مجاز خودروهای سنگین و سواری به ارزش ۱۰ میلیارد تومان در بازرسی از یک لاستیک‌فروشی در حاشیه شهر قزوین خبر داد. سردار محمد قاسم طرہانی در گفت‌وگو با «ایمنا» در قزوین اظهار کرد: «در راستای اجرای طرح‌های مقابله با قاچاق کالا و بر خورد با اخلالگران اقتصادی، مأموران پلیس امنیت اقتصادی استان با همکاری بازرسان اتاق اصناف، از فعالیت خارج از ضوابط یک واحد لاستیک‌فروشی در حاشیه شهر قزوین مطلع شدند و رسیدگی به موضوع را به صورت ویژه در دستور کار قرار

دادند.» وی افزود: «مأموران پس از انجام اقدامات اطلاعاتی و دریافت مجوز قضایی به این واحد صنفی اعزام و در بازرسی از محل موفق شدند ۵۸۰ حلقه لاستیک شامل ۴۵۸ حلقه لاستیک خودروهای سواری و ۱۲۲ حلقه لاستیک خودروهای سنگین را که در سامانه جامع انبارها ثبت نشده بود، کشف کنند.» فرمانده انتظامی استان قزوین با بیان این که برابر نظر کارشناسان، ارزش محموله مکشوفه ۱۰۰ میلیارد ریال برآورد شده است، تصریح کرد: «در این رابطه یک متهم شناسایی و پس از تشکیل پرونده برای انجام مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

خطاهای رایج مالکان و راه حل‌های سریع؛

چرا نگهداری صحیح تایر حیاتی است؟

گرمایش بیش از حد، سطح تماس (Contact Patch) را بهینه نگه می‌دارد و توزیع تنش را یکنواخت می‌کند. این یعنی ترمزگیری کوتاه‌تر در شرایط بارانی، فرمان‌پذیری دقیق در سرعت‌های بزرگراهی و کاهش خطر آکوپلانیگ. از سوی دیگر، نگهداری علمی تایر به کاهش هزینه‌های عملیاتی کمک می‌کند. فشار صحیح و بالانس دقیق، مقاومت غلشی را کم کرده و مصرف سوخت را بهبود می‌دهد. همچنین، چرخش دوره‌ای و تنظیم زوایا از سایش پله‌ای و شانه‌ای پیشگیری می‌کند و عمر تایر را افزایش می‌دهد. حتی اگر در شهر رانندگی می‌کنید، برخورد مکرر با چاله‌ها، جدول‌ها و رمپ‌ها می‌تواند زوایا را از تلورانس خارج کند؛ بازرسی منظم، این چرخه فرساینده را متوقف می‌کند. رایج‌ترین خطا، اکتفا به نگاه سطحی به تایر است. بسیاری تنها زمانی فشار را می‌سنجند که ظاهر تایر «خالی» به نظر برسد؛ در حالی که افت ۱۰ تا ۱۵ درصدی فشار با چشم قابل تشخیص نیست و همین افت می‌تواند مصرف سوخت و دمای کاری را افزایش دهد. راه حل ساده است: گیج دیجیتال تهیه کنید و حداقل ماهی یکبار در حالت سرد فشار را بررسی کنید. خطای دیگر، نادیده گرفتن صدای غیرعادی یا لرزش خفیف در سرعت‌های بین ۹۰ تا ۱۱۰ کیلومتر بر ساعت است؛ این نشانه‌ها اغلب به بالانس یا تاب رینگ مربوط می‌شوند. سومین خطا، چرخش ندادن تایرها طبق الگوی مناسب خودرو (دیفرانسیل جلو، عقب یا چهار چرخ محرک) است. عدم چرخش باعث تمرکز بار و گشتاور روی یک محور می‌شود و سایش نامتقارن ایجاد می‌کند. راه حل، ثبت کیلومتر و اجرای چرخش هر ۸ تا ۱۰ هزار کیلومتر است. همچنین استفاده از مواد براق‌کننده‌ای که حاوی حلال‌های قوی هستند می‌تواند به ترک خوردگی ریز منجر شود؛ از محصولات تخصصی تایر با پایه آب استفاده کرده و از تابش مستقیم خورشید در زمان توقف طولانی پرهیز کنید



درک درست از نگهداری تایر به شما کمک می‌کند زنجیره‌ای از اقدامات پیشگیرانه را به صورت منظم اجرا کنید؛ از بررسی هفتگی فشار و نگاه کردن به عمق آج گرفته تا زمان‌بندی چرخش تایر و تشخیص علائم نیاز به بالانس یا تنظیم زوایا. نتیجه این نظام‌مندی، بهبود کنترل خودرو در شرایط خیس و خشک، کاهش مصرف سوخت و محدود کردن هزینه‌های پنهان نظیر سایش نامتقارن یا خرابی زود هنگام کمک‌فترها است. نکته مهم این که هیچ اقدام واحدی کافی نیست؛ موفقیت زمانی حاصل می‌شود که فشار، بالانس، هم‌راستایی و سلامت فیزیکی تایرها را هم‌زمان و مستمر زیر نظر داشته باشید. در عمل، برنامه نگهداری باید از دفترچه راهنمای خودرو و برچسب نصب‌شده روی در سمت راننده آغاز شود؛ همان‌جا که فشار سرد پیشنهادی ثبت شده است. سپس ابزارهای ساده اما دقیق مانند گیج دیجیتال فشار، عمق‌سنج آج و چراغ‌قوه برای پایش بریدگی‌ها و برآمدگی‌ها به کار می‌آیند. به علاوه، گوش سپردن به نشانه‌ها مثل لرزش فرمان در سرعت‌های خاص، کشیدن خودرو به یک سمت یا صدای زوزه تایر می‌تواند پیش از تبدیل شدن به عیب پرهزینه، شما را متوجه مشکل کند. ترکیب این نشانه‌ها با بازرسی دوره‌ای یک مکانیک مجرب، احتمال بروز خرابی ناگهانی را به حداقل می‌رساند. تایرها تمام نیروهای شتاب‌گیری، ترمزگیری و تغییر مسیر را منتقل می‌کنند؛ بنابراین هر درصدی از سلامت و چسبندگی که از دست برود، مستقیماً در ایمنی و پایداری بروز می‌کند. نگهداری صحیح با حفظ فشار سرد استاندارد و جلوگیری از

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







در پیچ‌ها و افزایش دقت فرمان مورد استفاده قرار گرفته است. دانلپ همچنین سایقه طولانی در توسعه فناوری‌های مربوط به تایرهای ران فلت، کاهش صدا و بهبود مقاومت ساختاری دارد. استفاده از شبیه‌سازی‌های رایانه‌ای در فرآیند توسعه نیز امکان بررسی دقیق‌تر رفتار تایر پیش از تولید را فراهم کرده است. در مجموع، کیفیت تایرهای دانلپ را نمی‌توان تنها بر اساس نام برند سنجید؛ مدل، ترکیب لاستیکی، طراحی آج و کاربرد تایر نقش تعیین‌کننده دارند. با این حال، تمرکز مستمر دانلپ بر مهندسی ساختار و عملکرد، این برند را در رده تولیدکنندگان شناخته‌شده تایرهای عملکردی قرار داده است.

کیفیت ساخت تایرهای دانلپ حاصل بیش از یک قرن تجربه در طراحی و تولید تایر است؛ تجربه‌ای که از سال ۱۸۸۸ آغاز شده و با توسعه فناوری‌های مختلف در ساختار داخلی، ترکیب لاستیکی و الگوی آج ادامه پیدا کرده است. دانلپ در نسل‌های جدید محصولات خود تلاش می‌کند میان چسبندگی، فرمان‌پذیری، دوام و راحتی تعادل ایجاد کند. یکی از نمونه‌های قابل توجه، فناوری ساختار تقویت‌شده در برخی تایرهای این برند است که با کنترل تغییر شکل تایر هنگام حرکت، به پایداری بهتر سطح تماس با جاده کمک می‌کند. در تایرهای عملکردمحور مانند Sport Maxx RT۲ نیز طراحی بلوک‌های شش‌انته‌ای و افزایش سختی آج، برای بهبود چسبندگی



کیفیت ساخت
تایرهای «دانلپ»

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

بحران نقدینگی در زنجیره تأمین با مطالبات معوق و جهش ارزی

ناتوانی خودروساز دولتی در تسویه مطالبات و برگشت چک‌های اعتباری، تاب‌آوری مالی زنجیره‌تأمین را کاهش داده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در پی بروز اختلال در تسویه مطالبات زنجیره‌تأمین، افزایش هزینه‌های تولید و مسدود شدن خطوط اعتباری بانکی، ضرورت بازنگری بنیادین در ساختار مالی و مدیریتی صنعت خودرو دوچندان شده است. هم‌زمانی این تنگناها با نوسانات ارزی و هزینه‌های مازاد زیرساختی، روند استمرار تولید قطعات را با چالش مواجه کرده و اهمیت‌گذار به حکمرانی اقتصادی کارآمد را برجسته ساخته است. بر این اساس، کارشناسان اقتصادی اصلاح سازوکارهای قیمت‌گذاری، احیای انضباط مالی از طریق تسویه نظام‌مند بدهی‌ها و تسریع در فرآیند خصوصی‌سازی اصولی را کلید رفع انسداد نقدینگی و پایداری تولید کیفی در این صنعت می‌دانند.

چالش‌های مالی زنجیره‌تأمین

امیر حسین جلالی، عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به شرایط دشوار فعالان این صنعت به «دنیای خودرو» گفت: «قطعه‌سازان در موقعیت بسیار سختی قرار دارند. عدم‌توانایی خودروساز دولتی در تسویه بدهی ۶۰ هزار میلیارد تومانی به زنجیره‌تأمین، سبب برگشت خوردن بخش عمده‌ای از چک‌ها شده است.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «این موضوع نقدینگی و توان اجرایی قطعه‌سازان را مسدود کرده و سازندگان ناچارند برای حفظ اعتبار تجاری خود، از منابع مالی داخلی‌شان تمهیدات این خودروساز را پوشش دهند؛ روندی که فشار مضاعفی را به زنجیره‌تولید وارد کرده است، هرچند عملکرد ایران خودرو تا حدودی به تثبیت شرایط کمک کرده است.»

جلالی با اشاره به ناکافی بودن طرح پرداخت مطالبات از طریق واگذاری ماهانه ۲ هزار دستگاه خودرو به قطعه‌سازان ادامه داد: «ارزش ماهانه ۲ هزار دستگاه خودرو حدود ۲ هزار میلیارد تومان است که در مقایسه با حجم کل بدهی‌ها، رقمی بسیار ناچیز بوده و مشکل نقدینگی ما را حل نمی‌کند.»

این قطعه‌ساز تاکید کرد: «ما قطعات را در سال ۱۴۰۳ با دلار حدود ۷۰ هزار تومانی تولید کردیم و تحویل دادیم؛ اما حالا باید همان مواد اولیه را با ارز بالای ۲۰۰ هزار تومان جایگزین کنیم؛ در این میان، نه تنها پولمان به‌موقع پرداخت نشده، بلکه خسارت و جریمه برگشت خوردن چک‌ها را هم خودمان پرداخت کرده‌ایم.»

موانع ساختاری، هزینه‌های سربار و اثبات مطالبات این عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان کشور با اشاره به نقش راهبردی نهادهای ناظر تصریح کرد: «سیاست‌گذاری و مدیریت ارشد خودروساز دولتی به‌طور مستقیم برعهده وزارت صمت است و ساماندهی این وضعیت نیز نیازمند تصمیم‌گیری



آینده فعالیت خودروساز دولتی
و لزوم بازآرایی ساختاری

جلالی در پاسخ به این پرسش که چقدر هزینه‌های تحمیلی اعم از کمبود سوخت در قراردادهای قطعه‌سازان لحاظ می‌شود، تایید کرد: «خودروساز دولتی تاکنون سازوکار برای جبران این دست هزینه‌های مازاد پیش‌بینی نکرده است. همراهی قطعه‌سازان با این خودروساز بیشتر از سر تعهد و همکاری‌های دیرینه شکل گرفته تا جبران فعالیت متوقف نشود.»

عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور اضافه کرد: «با این حال، کاهش تمرکز متولیان صمت بر رفع معضلات زنجیره‌تأمین و ضرورت ورود جدی‌تر آن‌ها برای اصلاح ساختار مالی و تعامل با شبکه بانکی، همچنان احساس می‌شود.» وی با اشاره به چشم‌انداز تداوم فعالیت این خودروساز دولتی گفت: «ادامه روند جاری برای این خودروساز بسیار دشوار به‌نظر می‌رسد؛ مگر آن که قیمت‌گذاری خودروها به‌طور ساختاری واقعی‌سازی شده و تسهیلات مناسبی همراه با فروش غیرزبان‌ده در دستور کار قرار گیرد.»

این مقام صنفی ادامه داد: «علاوه بر چالش‌های مالی، افت انگیزه کاری در بدنه انسانی این مجموعه صنعتی مشهود است؛ مجموعه‌ای که در گذشته جایگاه برجسته‌ای داشته، اکنون نیازمند بازآرایی نشاط سازمانی و جلوگیری از خروج نیروهای متخصص است.»

چالش مطالبات معوق از خودروساز دولتی

ابراهیم دوست‌زاده، نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور نیز با اشاره به اثبات مطالبات معوق قطعه‌سازان از سوی خودروساز دولتی نیز اظهار داشت: «یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های کنونی زنجیره‌تأمین که اکنون به یک معضل ساختاری تبدیل شده و حل آن خارج از توان جامعه قطعه‌سازی است، حجم سنگین دیون و مطالبات به‌شدت سررسیدگشته خودروساز دولتی است.»

وی با تشریح شیوه پرداخت مطالبات در قالب اوراق مالی افزود: «خودروساز دولتی در سنوات گذشته بابت پرداخت مطالبات سال ۱۴۰۳ و حتی سال ۱۴۰۴ قطعه‌سازان، اقدام به تحویل چک‌های متعدد در قالب سازوکار خرید دین کرده است؛ اوراقی که پس از انقضای مهلت‌های ۹ ماهه تا یک‌ساله و واگذاری

اشاره به سرنوشت این اوراق مالی پس از تمهیدهای مکرر تصریح کرد: «این چک‌ها پس از دو یا حتی سه نوبت تمدید متأسفانه برگشت خورده‌اند و به‌دلیل پشت‌نویسی اوراق توسط قطعه‌سازان در هنگام واگذاری به شبکه بانکی، هم‌اکنون علاوه بر حساب‌های شرکت‌های زیرمجموعه صادرکننده چک در این خودروساز، حساب‌های بانکی تولیدکنندگان نیز مسدود شده است.»

پیامد انسداد حساب‌های قطعه‌سازان

دوست‌زاده با اشاره به توقف خطوط تأمین و اختلال در نظام مالی کارخانجات تایید کرد: «مسدودی حساب‌ها در عمل به توقف چرخه تولید واحدهای قطعه‌سازی و ایجاد وقفه در کل زنجیره خودروسازی انجامیده و اعتبار مالی و بانکی تولیدکنندگان را به پایین‌ترین سطح رسانده است.»

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با تبیین شیوه اعتبارسنجی شبکه بانکی گفت: «بانک‌های عامل طبق فرمول‌ها و شاخص‌های تعیین‌شده از سوی بانک مرکزی، سقف اعتباری و تسهیلات هر بنگاه اقتصادی را ارزیابی می‌کنند؛ اما به‌دلیل برگشت این چک‌ها و مسدودی حساب‌ها، رتبه اعتباری فعالان صنعت قطعه به‌شدت تنزل یافته و تنزیل درجه (دان‌گرید) شده‌اند که این افت اعتباری، بزرگ‌ترین مانع و چالش پیش روی قطعه‌سازی کشور در مقطع فعلی است.»

به‌طور کلی، مسائل و تنگنای مالی حاکم بر زنجیره‌تأمین، پیش از آن که صرفاً یک چالش نقدینگی مقطعی باشد، نشان‌دهنده لزوم بازنگری در مدل حکمرانی و ضرورت اجتناب‌ناپذیر خصوصی‌سازی واقعی خودروساز دولتی است. تجربه نشان داده که حل پایدار معضلاتی چون اثبات مطالبات و افت انگیزه سازمانی در گرو خروج از تصدی‌گری دولتی، استقرار حاکمیت شرکتی شفاف و مدیریت مبتنی بر منطق بازار است. انتقال اصولی مدیریت و مالکیت این بنگاه‌ها به بخش خصوصی توانمند، انضباط مالی را جایگزین تعهدات معوق کرده و با احیای اعتماد میان خودروساز و قطعه‌ساز، بهره‌وری و تصمیم‌گیری‌های اقتصادی را ارتقا می‌بخشد. همچنین در این بستر، اصلاح مدل‌های قیمت‌گذاری، بهره‌گیری بهینه از ابزارهای نوین تأمین مالی و پوشش نوسانات ارزی و انرژی می‌شود. بی‌تردید، تسریع در فرآیند خصوصی‌سازی، موثرترین مسیر برای هم‌افزایی، پایداری تولید و رشد



به شبکه بانکی، با کسر سود ماهانه حداقل ۲ درصد و همچنین با وثیقه‌گذاری و مسدودسازی بخشی از مطالبات تولیدکنندگان نقد شدند. این مقام صنفی با

نوربان

دوست‌زاده: مسدودی حساب‌ها در عمل به توقف چرخه تولید واحدهای قطعه‌سازی و ایجاد وقفه در کل زنجیره خودروسازی انجامیده و اعتبار مالی و بانکی تولیدکنندگان را به پایین‌ترین سطح رسانده است

وارد شبکه توزیع سوخت کشور شد، در واقع معادل عملکرد ۹۰ پالایشگاه کوچک است و این جایگاه‌ها در پایان یک سال فعالیت، سبب صرفه‌جویی ۱۱۸ میلیون لیتری در مصرف بنزین کشور خواهند شد. «مدیر طرح سی‌ان‌جی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران ادامه داد: «این میزان صرفه‌جویی، با توجه به ارزش کنونی بنزین، به معنای جلوگیری از خروج سالانه ۱۱۸ میلیون دلار از کشور است؛ دستاوردی که افزون‌بر اثر مستقیم بر توازن بازار سوخت، از منظر اقتصاد ملی و تاب‌آوری کشور نیز اهمیت چشمگیری دارد.»

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به نقل از «شاننا» سعید رحمان‌سالاری (یکشنبه، ۱۵ شهریور) در آیین افتتاح جایگاه سی‌ان‌جی بابایی در تهران بیان کرد: «۹۰ باب جایگاه سی‌ان‌جی امروز با مشارکت دولت و بخش خصوصی و با سرمایه‌گذاری‌ای بیش از یک همت، به‌صورت هم‌زمان در استان‌های سیستان و بلوچستان، اصفهان، تهران، کردستان و آذربایجان شرقی به بهره‌برداری رسید.» وی بابیان این که راه‌اندازی این جایگاه‌ها برای ۱۰۰ نفر اشتغال مستقیم ایجاد می‌کند، افزود: «عملکرد ۹۰ جایگاهی که امروز

**۹ جایگاه جدید سی‌ان‌جی
از خروج سالانه ۱۱۸ میلیون دلار
ارز جلوگیری می‌کنند**



بنزین ۱۰ هزار تومانی؛ مشوق خرید خودروهای برقی و هیبریدی کجاست؟

بالارفتن بهای سوخت باید با کاهش هزینه تغییر خودرو همراه شود



نیز اجرا کند؛ یعنی کاهش هزینه انتخاب خودرو کم‌مصرف. مصرف‌کننده‌ای که سال‌ها با یک خودرو بنزینی معمولی رانندگی کرده، زمانی حاضر به تغییر خواهد بود که خرید خودرو جدید برایش توجیه اقتصادی داشته باشد. نمی‌توان از او انتظار داشت صرفاً به دلیل افزایش قیمت بنزین، خودرو خود را با محصولی گران‌تر جایگزین کند. دولت می‌تواند بخشی از این فاصله را با مشوق‌های هدفمند جبران کند. تسهیلات خرید، کاهش برخی هزینه‌های دولتی، مشوق‌های مالی برای خودروهای کم‌مصرف و حمایت از اسقاط خودروهای فرسوده در زمان خرید خودروهای جدید، تنها بخشی از ابزارهایی است که می‌توان به کار گرفت. اصل مهم این است که مشوق باید مستقیماً به انتخاب فناوری کم‌مصرف متصل باشد.

چرا خودروهای هیبریدی باید جدی‌تر گرفته شوند؟ در میان فناوری‌های موجود، خودروهای هیبریدی می‌توانند جایگاه ویژه‌ای در سیاست کاهش مصرف سوخت داشته باشند. دلیل آن نیز روشن است؛ این خودروها بدون آن که مصرف‌کننده را به‌طور کامل از سوخت مایع جدا کنند، می‌توانند مصرف بنزین را کاهش دهند. برای کشوری که هنوز ناوگان حمل‌ونقل آن به شکل گسترده بر خودروهای بنزینی متکی است، گذار یک‌باره به خودروهای تمام‌برقی نه ساده است و نه لزوماً اقتصادی. توسعه خودروهای هیبریدی می‌تواند در این مسیر یک مرحله میانی و منطقی باشد. اما برای توسعه این خودروها، صرفاً واردات کافی نیست. اگر قرار باشد خودروهای هیبریدی به بخش قابل توجهی از بازار تبدیل شوند، باید زمینه برای تولید، داخلی‌سازی قطعات و توسعه دانش فنی آن‌ها نیز فراهم شود.

دولت می‌تواند در این بخش نیز مشوق‌های خود را از واردات به سمت انتقال فناوری و تولید داخلی هدایت کند.

افزایش نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان فقط یک تغییر در قیمت سوخت نیست؛ این تصمیم می‌تواند نقطه آغاز یک تغییر جدی در سیاستگذاری خودرو و انرژی کشور باشد. وقتی هزینه استفاده از خودرو شخصی افزایش پیدا می‌کند، طبیعی است که سیاستگذار باید هم‌زمان راهی برای کاهش مصرف سوخت نیز پیش پای مردم بگذارد. نمی‌توان از یک طرف هزینه بنزین را افزایش داد و از طرف دیگر، مصرف‌کننده را در بازاری رها کرد که انتخاب خودرو کم‌مصرف برای او هزینه بسیار بیشتری دارد. سال‌هاست موضوع مصرف بالای سوخت خودروها و ناترازی بنزین مطرح است. درباره ضرورت کاهش مصرف نیز بسیار گفته شده؛ اما آن‌چه کمتر مورد توجه قرار گرفته، ایجاد انگیزه اقتصادی برای خودمصرف‌کننده است. اگر قرا است رفتار مصرف‌کننده تغییر کند، باید برای انتخاب خودرویی که مصرف پایین‌تری دارد، امتیاز مشخصی در نظر گرفته شود. در شرایط فعلی، خرید خودرو برقی یا هیبریدی برای بسیاری از مشتریان هنوز یک انتخاب ساده و اقتصادی نیست. قیمت خرید، محدودیت تنوع محصول، نگرانی درباره خدمات پس از فروش و درمورد خودروهای برقی، مساله دسترسی به زیرساخت شارژ، باعث شده است این محصولات نتوانند به گزینۀ‌ای فراگیر برای بخش بزرگی از بازار تبدیل شوند. این جاست که نقش دولت اهمیت پیدا می‌کند.

افزایش قیمت سوخت بدون مشوق یک سیاست ناقص است

اگر دولت به این جمع‌بندی رسیده که قیمت واقعی‌تر سوخت می‌تواند مصرف را مدیریت کند، باید بخش دوم سیاست را

هیبریدی نباید تبدیل به امتیازی عمومی برای هر محصولی شود که عنوان «پاک» یا «کم‌مصرف» دارد. مشوق باید بر اساس میزان مصرف، میزان کاهش آلایندگی، فناوری قوای محرکه و حتی میزان داخلی‌سازی تعریف شود. به بیان دیگر، هر چه یک خودرو تأثیر بیشتری در کاهش مصرف سوخت کشور داشته باشد، باید از حمایت بیشتری برخوردار شود. چنین سازوکاری دو نتیجه خواهد داشت؛ نخست، مصرف‌کننده برای خرید خودرو کم‌مصرف انگیزه پیدا می‌کند و دوم، خودروساز نیز متوجه می‌شود که سرمایه‌گذاری در فناوری جدید صرفاً یک هزینه نیست، بلکه می‌تواند مزیت رقابتی ایجاد کند.

درآمد سوخت می‌تواند به اصلاح ناوگان باز گردد یک موضوع مهم دیگر این است که بخشی از منابع ناشی از افزایش نرخ سوخت می‌تواند برای اصلاح ساختار مصرف انرژی مورد استفاده قرار گیرد.

اگر هدف از افزایش نرخ سوم بنزین، مدیریت مصرف و کاهش فشار بر منابع سوختی کشور است، منطقی خواهد بود که بخشی

خودروساز هم نمی‌تواند کنار بایستد در طرف دیگر این معادله، خودروسازان قرار دارند. وقتی هزینه سوخت افزایش پیدا می‌کند، خودروساز نیز باید در برابر تغییر نیاز بازار پاسخگو باشد. مصرف سوخت باید به یکی از شاخص‌های اصلی رقابت محصولات تبدیل شود. خودرویی که سوخت بیشتری مصرف می‌کند، در اقتصادی که هزینه سوخت رو به افزایش است، طبیعتاً هزینه مالکیت بالاتری خواهد داشت. بنابراین خودروسازانی که بتوانند مصرف محصولات خود را کاهش دهند، در آینده مزیت بیشتری در بازار خواهند داشت. این جاست که سیاست صنعتی دولت اهمیت پیدا می‌کند. اگر قرار است صنعت خودرو به سمت محصولات کم‌مصرف حرکت کند، حمایت باید به سمت فناوری برود؛ نه این که صرفاً با افزایش تولید، مشکل مصرف سوخت نادیده گرفته شود.

مشوق‌ها باید هدفمند باشند یکی از اشتباهات احتمالی در چنین سیاستی، پرداخت مشوق بدون هدف مشخص است. حمایت از خودروهای برقی و

از منابع حاصل از این سیاست به توسعه گزینه‌های کم‌مصرف اختصاص پیدا کند. می‌توان سازوکاری طراحی کرد که بخشی از این منابع به مشوق خرید خودروهای برقی و هیبریدی، توسعه زیرساخت شارژ و حمایت از فناوری‌های کم‌مصرف اختصاص یابد. در چنین شرایطی، شهروند احساس نمی‌کند که صرفاً هزینه بیشتری پرداخت می‌کند؛ بلکه بخشی از این تغییر را در قالب امکان انتخاب بهتر در بازار خودرو خواهد دید.

مساله فقط خودرو نیست

البته کاهش مصرف بنزین تنها با تغییر خودرو اتفاق نمی‌افتد. کیفیت حمل‌ونقل عمومی، توسعه زیرساخت‌های شهری، کاهش سفرهای غیرضروری و افزایش سهم وسایل نقلیه عمومی و برقی نیز در این معادله نقش دارند. اما خودرو همچنان یکی از حلقه‌های اصلی این زنجیره است. وقتی بخش قابل توجهی از ناوگان کشور با خودروهای بنزینی فعالیت می‌کند، نمی‌توان انتظار داشت بدون تغییر فناوری خودروها، مصرف سوخت به شکل پایدار کاهش پیدا کند. بنابراین سیاست سوخت باید با سیاست خودرو هماهنگ شود.

یک فرصت برای تغییر مسیر

افزایش نرخ سوم بنزین به ۱۰ هزار تومان را می‌توان از دو زاویه دید، یک نگاه آن را صرفاً افزایش هزینه سوخت برای مصرف‌کننده می‌داند. نگاه دیگر، این تغییر را فرصتی برای اصلاح رفتار بازار و حرکت صنعت خودرو به سمت مصرف پایین‌تر تلقی می‌کند. انتخاب میان این دو مسیر به تصمیم‌های بعدی دولت بستگی دارد. اگر افزایش نرخ سوخت بدون سیاست مکمل اجرا شود، نتیجه اصلی آن افزایش هزینه استفاده از خودرو خواهد بود. اما اگر هم‌زمان مشوق خرید خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و برقی تعریف شود، این تغییر قیمت می‌تواند به تدریج رفتار بازار را نیز اصلاح کند. دولت اکنون این امکان را دارد که یک رابطه منطقی میان قیمت سوخت، مصرف خودرو و فناوری خودرو ایجاد کند. واقعیت این است که نمی‌توان برای همیشه با افزایش عرضه بنزین، مشکل مصرف بالا را مدیریت کرد. راه‌حل پایدار، کاهش مصرف است و کاهش مصرف نیز بدون تغییر فناوری ناوگان دشوار خواهد بود.





Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۷ شهریور ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۶۵

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیل‌بورد
Billboard

رانندگی لوکس، اما با دقت مهندسی آلمانی!

مرسدس بنز در کمپین تبلیغاتی «DRIVEPILOT» آینده رانندگی خودکار را به عنوان بخشی از تجربه لوکس S-Class معرفی می‌کند؛ سیستمی که با فناوری خودران سطح ۳، در شرایط مشخص کنترل خودرو را بر عهده می‌گیرد. پیام اصلی کمپین، بازگرداندن زمان به راننده است؛ زمانی برای استراحت، انجام فعالیت‌های دیجیتال یا تمرکز بر امور دیگر؛ در حالی که خودرو مسیر را مدیریت می‌کند.

ایمنی پیشرفته
با هوشمندسازی

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، سیستم‌های کمکی رانندگی یا ADAS از یک فناوری لوکس به یکی از مهم‌ترین ابزارهای ارتقای ایمنی خودرو تبدیل شده‌اند. دلیل اصلی این تحول ساده است: راننده؛ هرچقدر هم وی با تجربه باشد، در برابر خستگی، حواس‌پرتی، خطای دید و واکنش دیر هنگام آسیب‌پذیر است. سیستم‌هایی مانند ترمز اضطراری خودکار، هشدار برخورد از جلو، هشدار نقاط کور، دستیار حفظ مسیر و کروز کنترل تطبیقی برای حذف این ضعف‌های انسانی طراحی شده‌اند. اهمیت این فناوری‌ها زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم بسیاری از تصادفات، نتیجه یک اشتباه کوتاه‌مدت هستند؛ لحظه‌ای که راننده متوجه مانع، خودرو مجاور یا خروج ناخواسته از مسیر نمی‌شود. سیستم ترمز اضطراری خودکار می‌تواند در صورت تشخیص خطر، ترمزگیری را آغاز کند یا شدت برخورد را کاهش دهد. دستیار حفظ مسیر نیز در شرایط مناسب می‌تواند با اعمال اصلاحات جزئی فرمان، از خروج ناخواسته خودرو جلوگیری کند. باین حال، استفاده از ADAS نباید با رانندگی خودران اشتباه گرفته شود. حتی سامانه‌های سطح ۲ همچنان به نظارت کامل راننده نیاز دارند و مسئولیت کنترل خودرو بر عهده انسان است. محدودیت سنسورها، شرایط نامساعد جوی، خط کشی نامناسب جاده و وضعیت‌های پیچیده ترافیکی می‌توانند عملکرد سیستم را تحت تأثیر قرار دهند. بنابراین ارزش واقعی ADAS در جایگزینی راننده نیست؛ بلکه در ایجاد یک «لایه ایمنی اضافه» میان خطای انسانی و تصادف است. استفاده صحیح و مداوم از این فناوری‌ها می‌تواند احتمال وقوع برخی تصادفات را کاهش داده و در صورت اجتناب‌ناپذیر بودن برخورد، شدت پیامدهای آن را کمتر کند.

روز گذشته برخی مدل‌های خودرو در بازار با رشد و برخی دیگر با افت قیمت مواجه شدند



فونیکس تیگو ۸ پرومکس با ۱۱۰ میلیون تومان افت بها در بازار ۹ میلیارد و ۴۳۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



لاماری ایما با ۸۰ میلیون تومان افت بها در بازار ۶ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با ۲۲ میلیون تومان رشد بها در بازار ۳ میلیارد و ۳۳۴ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۳ میلیون تومان رشد بها در بازار ۳ میلیارد و ۱۲۳ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

UNI-T

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME



UNI-T یک گام جلوتر از زمان؛ گراسی‌آوری هوشمند با طراحی اختصاصی وی‌شکل، کابین دیجیتال، موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ و مجموعه‌ای از آپشن‌های پیشرفته که هر مسیر را به تجربه‌ای مدرن و متفاوت تبدیل می‌کند. UNI-T برای افرادی طراحی شده که از خودروی خود، فراتر از حرکت انتظار دارند.

UNI-T: One Step Ahead of Time. An intelligent crossover featuring a signature V-shaped design, a cutting-edge digital cockpit, a responsive 1.5L turbocharged engine, and an impressive suite of advanced technologies that elevate every drive into a truly modern adventure. Crafted for those who demand more from their car than mere movement.

ARINA DRIVE
www.arinadrive.comDIC
DIARاتمسفهرانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه

BAIC U5 PLUS



پیش پرداخت ۱ میلیارد تومان



تسویه در ۵ مرحله



ارتباط با ما ۰۲۱-۲۲۰۰۵۵۰۵

نمایندگی ۲۱۲۷ دیارخودرو