



چگونه «تویوتا» بازار خودرو آمریکا را تحت تاثیر قرار داد؟

صفحه ۱۲

استارت

امید محمدی

سر دبیر

تنظیم بازار خودرو از مسیر رقابت می گذرد

بازار خودرو ایران برای خروج از چرخه افزایش قیمت‌ها، بیش از هر زمان دیگری به اصلاح سیاست‌های عرضه نیاز دارد. در شرایطی که فاصله میان قدرت خرید مردم و بهای خودروها روز به روز بیشتر می‌شود، نمی‌توان انتظار داشت با بخشنامه‌های مقطعی... صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

رئیس پلیس ترافیک شهری راهور فراچا اعلام کرد:

ممنوعیت حمل میلگرد و تیر آهن بیرون زده با وانت معمولی

صفحه ۱۵

صنعت روانکار به دنبال راهی برای نجات است

بحران کم سابقه در بازار روغن پایه جهان

صفحه ۱۱

کامیون‌ها و تریلرها چگونه متحول می‌شوند؟

رقابت بر سر حمل بار بدون توقف بالا گرفت

صفحه ۹

در گفت‌وگو با عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان مرکزی اعلام شد:

تولید قطعات خودرو با ۱۱ چالش اصلی مواجه شده است

کمیود مواد اولیه، محدودیت نقدینگی و ناپایداری انرژی، ظرفیت تولید قطعه‌سازان را کاهش داده و تحویل سفارش‌های داخلی و خارجی را دشوار کرده است

صفحه ۱۴

«سلتوس»: ترکیب تازه‌ای از طراحی و تکنولوژی

کراس اوور جذاب شهری «کیا» با «هرمس خودرو» به ایران آمد

صفحه ۸

بزرگ‌ترین ریسک

در صنعت خودروی جهان

نجات یا خودکشی

برند «جگوار»؟

صفحه ۶

مردم عادی فقط یک درصد شانس خرید خودرو با قیمت کارخانه را دارند

همه به دنبال ۲۰۷ به خاطر اختلاف قیمت بازار و شرکت!

صفحه ۷



ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو ۱۱۲ هزار محصول کمتر فروختند

صفحه ۵

افت ۳۰ درصدی فروش سه خودروساز در نیمه نخست امسال

اتم‌خمس‌هانی

حس خوب، خرید مطمئن



AZINA DRIVE

ارتباط با ما - ۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI

فروش ویژه

LAMARI NEO



اقساط ۳ و ۵ سال



قیمت قطعی



یکسال گارانتی تعویض



LAMARI

نماینده‌ی کد ۲۱۵۵ آراین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰ -۱



بر اساس اطلاعات منتشر شده، این سیستم در رده فناوری های Level ۲++ قرار می گیرد. به این معنا که خودرو می تواند در بسیاری از شرایط وظایف رانندگی را انجام دهد، اما مسئولیت نهایی همچنان بر عهده راننده باقی می ماند. استلانتیس تاکید کرده سامانه جدید برای ارائه تجربه ای «طبیعی، ایمن و شهودی» طراحی شده و امکان ارتقای نرم افزاری آن در آینده نیز وجود خواهد داشت. یکی از مهم ترین ویژگی های پروژه، استفاده از فناوری هوش مصنوعی Wave است که برخلاف برخی رقبا به نقشه های بسیار دقیق HD وابستگی ندارد. این شرکت از رویکردی مبتنی بر دوربین و رادار استفاده می کند و معتقد است این روش هزینه توسعه و گسترش فناوری را کاهش می دهد. همچنین خودروسازان می توانند در صورت نیاز حسگرهای بیشتری مانند لیدار را به مجموعه اضافه کنند.

گروه Stellantis گام تازه ای در توسعه سامانه های کمک راننده پیشرفته برداشته و دو نمونه آزمایشی جدید بر پایه Fiat ۵۰۰e و Maserati Grecale را معرفی کرده است. این خودروها به فناوری جدیدی مجهز شده اند که می توانند رانندگی بدون دخالت دست را از مبدأ تا مقصد ممکن کند و بخشی از برنامه بلندمدت استلانتیس برای ورود به نسل جدید سامانه های نیمه خودران به شمار می رود. فناوری مورد استفاده در این پروژه با نام Wave AutoDrive powered by STLA شناخته می شود و بر پایه سیستم هوش مصنوعی توسعه یافته توسط شرکت Wave شکل گرفته است. استلانتیس می گوید هدف این سامانه ارائه قابلیت رانندگی خودکار در شرایط واقعی شهری و بین شهری است؛ موضوعی که آن را یک گام جلوتر از بسیاری از سامانه های فعلی کمک راننده قرار می دهد.



فناوری خودران «استلانتیس» روی «فیات» و «مازراتی»

یک کارشناس حوزه اقتصاد خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

واردات خودرو زیر ذره بین اقتصاد؛ چرا رقابت به کاهش قیمت ها نرسید؟

در چنین شرایطی، مساله اصلی نه صرفا ادامه یا توقف واردات، بلکه بازنگری در سازوکار اجرای آن و تعیین شاخص های روشن برای سنجش میزان موفقیت این سیاست در تنظیم بازار است.

سجاد همی، کارشناس حوزه اقتصاد خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» با تاکید بر ضرورت ارزیابی نتایج سیاست واردات بر اساس آثار واقعی آن بر بازار گفت: «واردات زمانی می تواند به ابزاری موثر برای تنظیم بازار تبدیل شود که افزایش عرضه به شکل گیری رقابت موثر میان خودروهای داخلی و خارجی بینجامد و نتیجه این رقابت در قیمت نهایی و امکان خرید برای مصرف کننده قابل مشاهده باشد.» وی افزود: «صرف ورود خودرو به کشور، بدون توجه به هزینه های تامین ارز، تعرفه ها، عوارض و سایر مولفه های تعیین کننده قیمت تمام شده، نمی تواند تضمین کننده کاهش قیمت ها باشد؛ زیرا امکان است بخش مهمی از مزیت قیمتی خودرو در مبدأ، در فرایند واردات از بین برود.»

وی با اشاره به ضرورت بازنگری در نحوه تخصیص منابع ارزی و ارزیابی هزینه و فایده واردات خودرو اظهار کرد: «سیاست گزار باید مشخص کند منابع ارزی اختصاص یافته به واردات چه دسواردی برای اقتصاد و مصرف کننده داشته است و آیا سازوکار فعلی توانسته به افزایش رقابت و اصلاح ساختار بازار کمک کند یا خیر؟» به گفته وی، پاسخ به این پرسش مستلزم بررسی همزمان حجم و ترکیب خودروهای وارداتی، قیمت تمام شده آن ها، میزان دسترسی مصرف کنندگان و تاثیر واردات بر رفتار قیمتی بازار است؛ چرا که بدون چنین ارزیابی ای، امکان اصلاح دقیق سیاست ها و شناسایی موانع اثر گذاری واردات وجود نخواهد داشت.

این کارشناس حوزه اقتصاد خودرو همچنین با اشاره به نقش ثبات مقررات در کاهش هزینه های فعالیت اقتصادی افزود: «تغییرات پی در پی در ضوابط واردات و سیاست های ارزی می تواند پیش بینی پذیری بازار را کاهش دهد و با افزایش ریسک فعالیت وارد کنندگان، بر هزینه نهایی خودرو اثر بگذارد.» وی تاکید کرد: «اصلاح



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

واردات خودرو طی سال های اخیر همواره به عنوان یکی از ابزارهای ایجاد رقابت، افزایش تنوع عرضه و کنترل قیمت ها در بازار مطرح بوده است؛ سیاستی که در کنار حمایت از تولید داخل، قرار بود با فراهم کردن امکان دسترسی مصرف کنندگان به محصولات خارجی، از انحصار عرضه بکاهد و زمینه تعدیل قیمت ها را فراهم کند. با این حال، تداوم نوسانات قیمتی، کاهش قدرت خرید خانوارها و فاصله قابل توجه میان قیمت خودرو در مبدأ و بهای تمام شده آن در بازار داخلی، این پرسش را مطرح می کند که واردات تا چه اندازه توانسته است به اهداف تعیین شده دست یابد و چرا آثار آن بر ساختار بازار و رفتار قیمت ها همچنان محدود است. در این میان، هزینه تامین ارز، تعرفه های گمرکی، عوارض و سایر هزینه های قانونی، شیوه تخصیص منابع ارزی و تغییرات مکرر مقررات، از جمله عواملی هستند که می توانند اثر رقابتی واردات را کاهش دهند و مانع انتقال منافع آن به مصرف کننده شوند. از سوی دیگر، در شرایطی که منابع ارزی کشور با محدودیت روبه روست، ارزیابی سیاست واردات صرفا با محاسبه تعداد خودروهای وارد شده یا ارزش دلاری آن ها کافی نیست؛ بلکه باید مشخص شود این منابع تا چه اندازه منجر به افزایش رقابت، بهبود کیفیت عرضه، تعدیل قیمت ها و گسترش قدرت انتخاب خریداران شده اند. همچنین، تغییرات ناگهانی در ضوابط ارزی و تجاری می تواند بر نامرئیزی وارد کنندگان، راخلت کند. هزینه های فعالیت اقتصادی را افزایش دهد و در نهایت، بخشی از فشار ناشی از بی ثباتی سیاست گذاری را به قیمت نهایی خودرو منتقل کند.

تنظیم بازار خودرو از مسیر رقابت می گذرد

امکان تامین قطعات بر خوردار باشد. ورود خودرو بدون تضمین پشتیبانی فنی، هزینه های سنگینی به مصرف کننده تحمیل می کند و اعتماد عمومی به طرح های وارداتی را کاهش می دهد. اما این الزامات باید با معیارهای روشن و قابل سنجش اجرا شوند تا به ابزاری برای محدود کردن تعداد فعالان بازار تبدیل نشوند. رقابت زمانی شکل می گیرد که شرکت های واجد صلاحیت بتوانند با رعایت قواعد یکسان وارد بازار شوند. در کنار اصلاح سازوکار تخصیص مجوز، باید موانع عملیاتی واردات نیز برطرف شود. محدودیت دسترسی به ارز، دشواری انتقال منابع مالی و افزایش هزینه های حمل و نقل، مستقیما بر قیمت تمام شده خودرو اثر می گذارند. حتی در صورت صدور مجوزهای بیشتر، تازمانی که خودروها با سرعت و هزینه قابل قبول به کشور نرسند، نمی توان انتظار افزایش محسوس عرضه و کاهش پایداری قیمت ها را داشت. سیاست گزار باید زنجیره واردات را از تامین مالی تا ترخیص و تحویل، به عنوان یک فرایند واحد مدیریت کند.

از سوی دیگر، شفافیت در این حوزه ضرورتی انکارناپذیر است. اعلام عمومی تعداد مجوزهای صادر شده، حجم واردات قطعی، زمان تحویل و میزان ایفای تعهدات شرکت ها، امکان نظارت بر عملکرد وارد کنندگان را فراهم می کند. این شفافیت همچنین مانع از آن می شود که محدودیت عرضه به عاملی برای شکل گیری انتظارات غیر واقعی و افزایش قیمت ها تبدیل شود. حمایت از صنعت خودرو داخلی نیز نباید با حذف رقابت اشتباه گرفته شود. تولید کنندگی که در بازار کمر قیپ فعالیت می کند، انگیزه کمتری برای کاهش هزینه، ارتقای کیفیت و بهبود خدمات دارد. واردات هدفمند می تواند در کنار حمایت اصولی از تولید داخل، خودروسازان را به اصلاح ساختار تولید و افزایش بهره وری سوق دهد.

مساله اصلی، انتخاب میان تولید داخل و واردات نیست؛ بلکه طراحی سیاستی است که هر دو را در خدمت منافع مصرف کننده قرار دهد. واردات محدود و پرهزینه نمی تواند بازار را تنظیم کند و مجوزهای بدون پشتوانه نیز اثر بخشی ندارند. آن چه بازار خودرو به آن نیاز دارد، عرضه پایدار، رقابت واقعی، نظارت بر تعهدات و قواعد قابل پیش بینی است. کاهش قیمت ها زمانی امکان پذیر خواهد شد که رقابت از شعار سیاست گذاری خارج شود و در عمل، قدرت انتخاب بیشتری در اختیار مردم قرار گیرد.

بازار خودرو ایران برای خروج از چرخه افزایش قیمت ها، بیش از هر زمان دیگری به اصلاح سیاست های عرضه نیاز دارد. در شرایطی که فاصله میان قدرت خرید مردم و بهای خودروها روز به روز بیشتر می شود، نمی توان انتظار داشت با بخشنامه های مقطعی، محدودیت فروش یا قیمت گذاری دستوری، تعادل به بازار باز گردد. راهکار اساسی، افزایش عرضه موثر و فراهم کردن امکان رقابت میان تولید کنندگان داخلی و عرضه کنندگان خودروهای وارداتی است؛ مسیری که بدون واردات مستمر، شفاف و متناسب با نیاز بازار به نتیجه نخواهد رسید.

واردات خودرو در اقتصاد ایران نباید صرفا به عنوان مسیری برای تامین درآمد دولت یا امتیازی محدود برای تعدادی شرکت بازگانی دیده شود. کارکرد اصلی آن، ایجاد فشار رقابتی بر بازار و افزایش حق انتخاب مصرف کننده است. هنگامی که عرضه خودروهای وارداتی محدود و نامنظم باشد، این ابزار به جای اثر گذاری بر سطح عمومی قیمت ها، به بازاری کوچک و گران قیمت محدود می شود؛ بازاری که حتی قیمت های آن نیز از نوسان ارز، هزینه حمل و نقل و انتظارات تورمی تاثیر می پذیرد. یکی از ضعف های سیاست وارداتی در دوره گذشته، فاصله میان ظرفیت مجوزهای صادر شده و تعداد خودروهایی بود که عملا به کشور رسیدند. مجوزی که به واردات واقعی منجر نشود، نه کمبود عرضه را برطرف می کند و نه می تواند انتظارات مصرف کنندگان را تغییر دهد. بنابراین، ارزیابی عملکرد شرکت ها باید بر اساس نتیجه فعالیت آن ها صورت گیرد، نه صرفا میزان مجوزی که دریافت کرده اند. میزان واردات قطعی، تحویل خودرو به مشتریان و پایبندی به تعهدات، شاخص هایی هستند که باید مبنای تخصیص سهمیه های بعدی قرار گیرند.

البته افزایش واردات بدون توجه به صلاحیت شرکت ها نیز سیاست درستی نیست. وارد کننده باید از توان مالی کافی، شبکه خدمات پس از فروش و



امید محمدی

سر دبیر

اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV

فونیکس

NEW

جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

MSH
MVM SUPER HYBRID

نسخه ویژه‌ای با نام Blue Steele است. این مدل با بهره‌گیری از رنگ آبی اختصاصی، رینگ‌های ویژه، تزئینات تیره رنگ و برخی جزئیات ظاهری تازه تلاش می‌کند چهره‌ای متفاوت به دورانگو سالخورده ببخشد. دوج امیدوار است با چنین نسخه‌هایی بتواند مشتریانی را جذب کند که هنوز به شاسی‌بلندهای بزرگ مجهز به موتورهای سنتی آمریکایی علاقه دارند.

با این حال، واقعیت بازار را نمی‌توان نادیده گرفت. بخش بزرگی از رقبای دورانگو طی سال‌های اخیر نسل‌های جدید، فناوری‌های پیشرفته‌تر و سامانه‌های هیبریدی یا برقی دریافت کرده‌اند. در مقابل، دورانگو همچنان بر همان ساختار اصلی متکی است که بیش از یک دهه و نیم قبل توسعه یافت.

در صنعتی که بسیاری از خودروها هر پنج تا هفت سال یک‌بار نسل کاملاً جدیدی دریافت می‌کنند، Dodge Durango به پدیده‌ای کم‌سابقه تبدیل شده است. این شاسی‌بلند آمریکایی که نخستین‌بار در قالب نسل فعلی در سال ۲۰۱۰ معرفی شد، اکنون وارد شانزدهمین سال حضور خود در بازار شده و همچنان بدون یک بازطراحی اساسی به حیات خود ادامه می‌دهد.

با وجود سن بالای پلتفرم، دوج هنوز حاضر نیست یکی از شناخته‌شده‌ترین محصولات خود را کنار بگذارد. به همین دلیل شرکت برای مدل ۲۰۲۷ بار دیگر سراغ نسخه‌های ویژه و تغییرات ظاهری جدید رفته تا جذابیت دورانگو را در برابر رقبای حفظ کند. مهم‌ترین اتفاق برای سال جدید، معرفی



پس از ۱۶ سال، «دورانگو» همچنان روی خط تولید مانده است



برای این که واردات از یک فعالیت محدود تجاری به ابزاری موثر برای اصلاح بازار تبدیل شود، چه تغییری ضروری است؟

نخست باید اهداف واردات به صورت روشن تعریف شوند و شاخص‌های مشخصی برای سنجش آن‌ها وجود داشته باشد. اگر هدف افزایش رقابت است، باید اثر واردات بر قیمت و شرایط عرضه محصولات مشابه بررسی شود. اگر افزایش دسترسی مصرف‌کننده مدنظر است، قیمت نهایی، شرایط فروش و تناسب محصولات عرضه‌شده با توان خرید خانوارها باید در مرکز ارزیابی قرار گیرد. همچنین لازم است اطلاعات مربوط به تخصیص ارز، تعداد خودروهای واردشده و تحویل‌شده، ترکیب محصولات و روند قیمت‌ها به صورت شفاف منتشر شود. بدون دسترسی به چنین داده‌هایی، ارزیابی عملکرد سیاست واردات دشوار خواهد بود و بحث‌ها ممکن است به ادعاهای کلی محدود شوند.

در عین حال ثبات مقررات و هماهنگی میان سیاست‌های ارزی، تجاری و تعرفه‌ای باید مورد توجه قرار گیرد. تغییرات غیرقابل پیش‌بینی می‌تواند هزینه فعالیت را بالا ببرد و استمرار عرضه را مختل کند. در عین حال، مقررات باید امکان اصلاح براساس نتایج واقعی را داشته باشند تا در صورت ناکارآمدی یک سیاست، مسیر اصلاح آن مسدود نشود. در نهایت، نباید انتظار داشت که واردات به تنهایی مشکلات بازار خودرو را حل کند. وضعیت قیمت‌ها، قدرت خرید مردم و میزان رقابت، علاوه بر واردات، به شرایط کلان اقتصاد، هزینه تولید و ساختار بازار نیز وابسته است. سیاست موثر زمانی شکل می‌گیرد که واردات در کنار اصلاحات لازم در سایر بخش‌ها قرار گیرد و نتایج آن به صورت مستمر ارزیابی شود. معیار نهایی برای قضاوت درباره واردات، نه موافقت یا مخالفت مطلق با آن، بلکه میزان دستاوردی است که در برابر منابع مصرف‌شده ایجاد می‌کند. هرچه تصمیم‌گیری بر پایه اطلاعات دقیق‌تر، اهداف قابل سنجش و ارزیابی مستمر انجام شود، امکان استفاده موثرتر از این ابزار برای افزایش رقابت و بهبود عملکرد بازار خودرو بیشتر خواهد شد.



افراد شاغل، بدون توضیح درباره دامنه فعالیت و نوع ارتباط شغلی آن‌ها با واردات، برای نتیجه‌گیری قطعی کافی نیستند. از منظر اقتصادی، حفظ سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده اهمیت دارد؛ زیرا تغییرات ناگهانی می‌تواند هزینه‌هایی ایجاد کند که در تصمیم‌گیری اولیه بنگاه‌ها پیش‌بینی نشده بود. با این حال، وجود اشتغال به تنهایی نمی‌تواند توجیهی برای هر میزان تخصیص ارز باشد. باید مشخص شود این فعالیت چه ارزش افزوده‌ای ایجاد می‌کند و استمرار آن تا چه اندازه با اهداف کلی اقتصاد سازگار است.

راهکار مناسب، تصمیم‌گیری بر اساس ارزیابی هم‌زمان هزینه‌های ارزی، آثار رقابتی و پیامدهای اشتغال است. سیاست‌گذار باید از یک سو پیامدهای محدودیت‌های ناگهانی را در نظر بگیرد و از سوی دیگر، درباره کارآمدی اقتصادی تخصیص منابع اطمینان حاصل کند. این رویکرد امکان می‌دهد تصمیم‌ها به جای اتکا به یک شاخص منفرد، بر پایه مجموعه‌ای از معیارهای اقتصادی اتخاذ شوند.

هزینه تغییر ناگهانی مقررات کمتر باشد، بنگاه‌ها نیز امکان بیشتری برای مدیریت ریسک و استمرار فعالیت خواهند داشت. این موضوع نه تنها برای واردکنندگان، بلکه برای مصرف‌کنندگان و سایر فعالان زنجیره تامین نیز اهمیت دارد.

در شرایطی که واردات خودرو با محدودیت مواجه است، چه سرنوشتی در انتظار سرمایه‌گذاری و اشتغال ایجادشده در این بخش خواهد بود؟

فعالیت واردات خودرو به شرکت‌های واردکننده محدود نمی‌شود و مجموعه‌ای از کسب‌وکارها در حوزه فروش، تعمیرات، تامین قطعات، حمل‌ونقل و خدمات پس از فروش به آن وابسته هستند. کاهش مستمر عرضه می‌تواند گردش مالی این مجموعه‌ها را تحت فشار قرار دهد و در صورت تداوم، بر میزان اشتغال و ادامه فعالیت آن‌ها اثر بگذارد.

با این حال، برای ارزیابی ابعاد این مساله باید میان اشتغال مستقیم و غیرمستقیم تفاوت قائل شد و آمارها را بر اساس روش محاسبه مشخص بررسی کرد. ارقام کلی درباره تعداد

برای مثال، افزایش قیمت خودرو ممکن است ناشی از نرخ ارز باشد. در حالی که در مورد محصولی دیگر، تعرفه و سایر هزینه‌های قانونی سهم بیشتری داشته باشند. بدون محاسبه دقیق این اجزا، نمی‌توان تمام افزایش قیمت را به یک عامل نسبت داد. از این رو، شفافیت در محاسبه قیمت تمام‌شده اهمیت زیادی دارد. سیاست‌گذار باید بتواند مشخص کند که هر تغییر در تعرفه یا سایر هزینه‌ها چه اثری بر قیمت مصرف‌کننده و حجم عرضه می‌گذارد. تنها با چنین ارزیابی‌ای می‌توان درباره تناسب میان درآمدهای حاصل از تعرفه، اهداف تجاری و منافع مصرف‌کنندگان تصمیم گرفت.

نوسان مقررات ارزی و تجاری چه اثری بر رفتار واردکنندگان و روند عرضه خودرو دارد؟

واردات خودرو به مجموعه‌ای از تصمیم‌های مالی و تجاری وابسته است که از زمان ثبت سفارش تا تحویل نهایی، ممکن است چندین ماه به طول بینجامد. شرکت‌ها برای خرید خودرو، تامین منابع مالی، حمل‌ونقل، ترخیص و خدمات پس از فروش باید برنامه‌ریزی کنند. هنگامی که مقررات یا شرایط تامین ارز به صورت ناگهانی تغییر می‌کند، امکان برآورد هزینه‌ها و زمان اجرای تعهدات کاهش می‌یابد. این نااطمینانی می‌تواند تصمیم شرکت‌ها برای سفارش‌های جدید را تحت تأثیر قرار دهد. اگر واردکننده نتواند هزینه نهایی یا زمان ترخیص را با دقت مناسبی پیش‌بینی کند، احتمال دارد حجم سفارش‌ها را کاهش دهد یا با احتیاط بیشتری وارد معامله شود. چنین وضعیتی می‌تواند عرضه را با وقفه مواجه کند و در نهایت بر قیمت‌ها اثر بگذارد. البته ثبات مقررات به معنای ثابت ماندن تمام متغیرهای اقتصادی نیست. نرخ ارز، هزینه حمل‌ونقل و شرایط تجارت خارجی ممکن است تغییر کنند و بر قیمت خودرو اثر بگذارند. آن‌چه سیاست‌گذار می‌تواند بهبود دهد، شفافیت قواعد، نحوه اطلاع‌رسانی و قابل پیش‌بینی بودن تصمیم‌های داخلی است. همچنین تغییر سیاست‌ها باید با توجه به تعهداتی انجام شود که پیش‌تر بر مبنای مقررات موجود شکل گرفته‌اند. هر اندازه

سیاست واردات باید به گونه‌ای دنبال شود که ضمن مدیریت منابع ارزی، زمینه رقابت واقعی را فراهم کند و به جای تمرکز صرف بر آمار واردات، آثار این سیاست بر قیمت، کیفیت عرضه و قدرت خرید مردم مورد سنجش قرار گیرد.

با وجود واردات خودرو، قیمت‌ها همچنان بالا است و قدرت خرید مصرف‌کنندگان نیز بهبود محسوسی نداشته است. آیا می‌توان گفت سیاست واردات در دستیابی به اهداف خود تا کام مانده است؟

برای قضاوت درباره عملکرد واردات، ابتدا باید اهداف این سیاست را از یکدیگر تفکیک کنیم. افزایش تنوع خودروهای موجود در بازار، تقویت رقابت، کاهش قیمت‌ها و بهبود دسترسی مصرف‌کنندگان، اهدافی هستند که لزوماً با یک سرعت و به یک میزان محقق نمی‌شوند. ممکن است واردات در افزایش تنوع محصولات موفق باشد، اما به دلیل افزایش نرخ ارز، هزینه‌های جانبی و تعرفه‌ها نتواند قیمت نهایی را به سطحی برساند که برای بخش بزرگی از جامعه قابل پرداخت باشد.

مساله این است که نباید افزایش تعداد خودروهای واردشده را معادل موفقیت کامل سیاست واردات بدانیم. معیار اصلی باید این باشد که خودروها با چه قیمتی به دست مصرف‌کننده رسیده‌اند و چه میزان تقاضا برای آن‌ها می‌تواند بر میزان رقابت‌پذیری محصولات اثر بگذارد؟ هرچه هزینه ورود خودرو افزایش یابد، فاصله قیمت آن با قیمت مبدأ بیشتر می‌شود و این موضوع می‌تواند دسترسی مصرف‌کنندگان به محصولات خارجی را محدود کند.

با این حال، ارزیابی تعرفه‌ها باید با توجه به اهداف سیاست‌گذار انجام شود. تعرفه ممکن است با اهدافی مانند مدیریت واردات یا حمایت از تولید داخلی تعیین شده، اما باید بررسی کرد که آیا سطح و ساختار آن با نتیجه مورد انتظار تناسب دارد یا خیر؟ اگر تعرفه‌ها به گونه‌ای تنظیم شوند که عملاً امکان رقابت محدود شود، باید درباره میزان اثر بخشی آن‌ها در تحقق اهداف اقتصادی بازنگری کرد.

نکته مهم، تفکیک سهم عوامل مختلف در قیمت نهایی است.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

ارتفاع بیشتر و تایرهای درشت‌تر برای شاسی‌بلند کوچک «مینی»

پیگیری يك موضوع Follow up

خودروهای وارداتی می‌توانند سبب کاهش قیمت شوند؟



«با توجه به روند واردات که با چالش‌هایی روبه‌رو شده است، این پرسش مطرح می‌شود که آیا افزایش واردات می‌تواند به تعدیل قیمت‌ها و پهنود ششرابط بازار منجر شود؟ از همین رو جواد میرآفتابی، کارشناس صنعت‌خودرو به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخته است:

روند واردات خودرو و وضعیت عرضه در بازار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

یکی از مسائل مهم در روند واردات خودرو، فاصله میان مجوزهای صادر شده و تعداد خودروهایی است که شرکت‌ها در عمل وارد کشور کردند. سال گذشته، برخی شرکت‌ها مجوز واردات با سقف مشخص دریافت کردند، اما میزان واردات آن‌ها به‌مراتب کمتر از ظرفیت پیش‌بینی‌شده در مجوزها بود. برای مثال، ممکن بود شرکتی با توجه به مجوز و ظرفیت تعیین‌شده امکان واردات تعداد قابل توجهی خودرو را داشته باشد، اما در عمل تنها بخشی از آن را وارد کند. از سوی دیگر، برخی شرکت‌های دریافت‌کننده مجوز، از زیرساخت‌های کافی برای ارائه خدمات پس از فروش برخوردار نبودند و فعالیت آن‌ها بیشتر بر جنبه بازرگانی متمرکز بود. به‌نظر می‌رسد در سیاست‌گذاری جدید، توجه بیشتری به توان واقعی شرکت‌ها شده است؛ به این معنا که بر خورداری از شبکه خدمات پس از فروش و توان مالی باید پیش از تخصیص ظرفیت واردات مورد ارزیابی قرار گیرد.

با توجه به افزایش قیمت خودروهای وارداتی، چه مسائلی می‌توان انتظار کاهش قیمت در این بازار را داشت؟

در شرایط فعلی نمی‌توان با اطمینان از کاهش قیمت خودروهای وارداتی صحبت کرد. یکی از مشکلات اصلی، تامین ارز مورد نیاز برای واردات است. بخشی از فرآیند تامین مالی واردات از منابعی انجام می‌شود که شرکت‌ها در خارج از کشور در اختیار دارند و هزینه نهایی نیز تحت تاثیر نرخ ارز و شرایط تامین منابع مالی قرار می‌گیرد. در کنار موضوع ارز، حمل‌ونقل و زمان‌بندی انتقال خودروها نیز به یکی از چالش‌های واردات تبدیل شده است. محدودیت در ظرفیت حمل، به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل ریلی، می‌تواند روند ورود خودرو را با تاخیر مواجه کند. بر اساس شرایطی که اکنون با آن روبه‌رو هستیم، ظرفیت‌های موجود ممکن است پاسخ‌گوی تمام تقاضای شرکت‌ها نباشد و همین مساله بر برنامه‌ریزی برای واردات و تحویل خودروها اثر بگذارد. وقتی تامین ارز و انتقال خودرو با محدودیت مواجه باشد، نمی‌توان انتظار داشت افزایش عرضه به‌سرعت اتفاق بیفتد و فشار کاهشی قابل توجهی بر قیمت‌ها ایجاد کند.



«شرکت Mini نسخه جدیدی از شاسی‌بلند Countryman را معرفی کرده که پیش از هر چیز روی ظاهر ماجرا جوانانه و قابلیت‌های خارج جاده‌ای تمرکز دارد. این نسخه که Untamed Edition نام گرفته، با بهره‌گیری از تغییرات ظاهری و فنی تلاش می‌کند تصویری متفاوت از بزرگ‌ترین محصول مینی ارائه دهد؛ خودرویی که حالا بیش از گذشته به یک کراس‌اوور ماجراجوش‌بهاست دارد. مهم‌ترین تغییر این مدل به افزایش ارتفاع خودرو از سطح زمین مربوط می‌شود. مهندسان مینی با اصلاح سیستم تعلیق، فاصله کف خودرو از زمین را بیشتر کرده‌اند تا کانتیرمین بتواند با اطمینان بیشتری از مسیرهای ناهموار عبور کند. این

از نوسان قیمت قطعات یدکی تادشواری تامین تجهیزات تعمیرگاهی؛

نوسان نرخ ارز و افزایش هزینه‌های تولید می‌تواند به خدمات پس از فروش آسیب بزند

در شرایطی که تولیدکنندگان با افزایش هزینه‌های تامین و محدودیت منابع مالی مواجه هستند، بازار قطعات یدکی نیز از این وضعیت تاثیر می‌پذیرد و امکان برنامه‌ریزی برای تامین مستمر کالا کاهش می‌یابد



تعمیر تجهیزات تولید؛ حلقه‌ای که کمتر دیده می‌شود در کنار وضعیت بازار قطعات یدکی، تامین قطعات مورد نیاز برای تعمیر ماشین‌اللات و بازسازی خطوط تولید نیز به یکی از مسائل مهم پیش روی قطعه‌سازان تبدیل شده است. تولید قطعات خودرو به تجهیزات تخصصی وابسته است و عملکرد مناسب این تجهیزات، در کنار نیروی انسانی و مواد اولیه، برای حفظ کیفیت و تیراز تولید ضرورت دارد.

اگر یک دستگاه به دلیل خرابی از مدار تولید خارج شود، بازگشت آن به چرخه فعالیت به‌دسترسی سریع به قطعات تعمیراتی و توان مالی تولیدکننده وابسته خواهد بود. در شرایطی که برخی قطعات به سختی پیدا می‌شوند یا با قیمت‌های بالا به فروش می‌رسند، تعمیر تجهیزات می‌تواند طولانی‌تر و پرهزینه‌تر شود.

از سوی دیگر، خرید نقدی تجهیزات و قطعات صنعتی فشار بیشتری بر سرمایه در گردش بنگاه‌ها وارد می‌کند. در گذشته، امکان خرید اعتباری می‌توانست بخشی از فاصله زمانی میان هزینه کرد و دریافت در آمد حاصل از فروش محصول را پوشش دهد؛ اما هنگامی که فروشندگان نیز با نوسان قیمت و دشواری جایگزینی کالا روبه‌رو هستند، تمایل به عرضه اعتباری کاهش پیدا می‌کند. پیامد این وضعیت برای قطعه‌ساز تنها افزایش هزینه تعمیر نیست. تاخیر در بازسازی تجهیزات می‌تواند برنامه تولید را تغییر دهد و در صورت تداوم، بر زمان تحویل سفارش‌ها به خودروسازان اثر بگذارد. به این ترتیب، مشکلات تامین در یک واحد صنعتی ممکن است به حلقه‌های بعدی زنجیره تولید خودرو نیز منتقل شود.

خدمات پس از فروش؛ هزینه‌ای که به مشتری می‌رسد اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که پیامدهای احتمالی آن برای مصرف‌کنندگان بررسی شود. خدمات پس از فروش یکی از معیارهای مهم ارزیابی عملکرد خودروسازان است و کیفیت آن تنها به عملکرد تعمیرگاه یا نحوه برخورد با مشتری وابسته نیست. دسترسی به قطعات اصلی، موجودی مناسب انبارها، تجهیزات تعمیرگاهی و توان فنی شبکه خدمات نیز در کیفیت این خدمات نقش دارند.

در صورتی که تامین قطعات با تاخیر همراه شود، ممکن است تعمیر خودرو به زمان بیشتری نیاز داشته باشد. افزایش قیمت قطعات و هزینه‌های تامین نیز می‌تواند هزینه‌هایی تعمیر را بالا ببرد. در این میان، خودروهایی که قطعات آن‌ها وابستگی بیشتری به واردات دارند یا از شبکه تامین محدودتری برخوردارند، ممکن است با ریسک بیشتری در زمینه دسترسی به قطعات روبه‌رو شوند.

با این حال، افزایش هزینه قطعات لزوماً به معنای افزایش

تغییر در کنار استفاده از تایرهای بزرگ‌تر و مناسب‌تر برای مسیرهای خاکی، شخصیت تازه‌ای به خودرو بخشیده است. از نظر ظاهری نیز نسخه Untamed به‌راحتی از مدل استاندارد قابل تشخیص است. استفاده از قطعات محافظ روی بخش‌های مختلف بدنه، رنگ آمیزی اختصاصی، تزئینات متفاوت و رنگ‌های ویژه باعث شده خودرو چهره‌ای خشن‌تر و ماجراجویانه‌تر پیدا کند. این تغییرات اگرچه کانتیرمین را به یک آفرودر حرفه‌ای تبدیل نمی‌کنند، اما ظاهر آن را به خودروهای ویژه طبیعت‌گردی نزدیک‌تر کرده‌اند.

نگاه View

تاثیر تحریم‌ها بر صنعت خودروسازی

«یک کارشناس صنعت‌خودرو با اشاره به شرایط صنعت خودروسازی در کشور، درمورد این موضوع که تحریم‌ها بر این صنعت تاثیرگذار بوده‌اند یا خیر، توضیحاتی داد. سعید زینعلی‌خان، کارشناس صنعت‌خودرو درمورد تاثیر تحریم بر صنعت خودروسازی گفت: «تحریم‌ها بر صنعت خودروسازی تاثیرگذار هستند و چگونگی تاثیر این تحریم‌ها بر صنعت خودروسازی مهم است و در اواخر دهه ۹۰ شمسی که صنعت خودرو سازی بسیار مورد توجه قرار گرفت و تحریم‌هایی علیه این صنعت اجرا شد، همان زمان نیز تاثیرات خود را گذاشت؛ اما باید به این موضوع توجه کرد که این تحریم چگونه می‌تواند در تامین و توزیع قطعاتی که برای تولید خودرو نیاز داریم، تاثیر بگذارد.» زینعلی‌خان ادامه داد: «متأسفانه در این سال‌ها موانع زیادی در خصوص صنعت خودرو وجود داشته که از آن جمله می‌توان به جابه‌جایی ارز برای



تامین قطعه‌های خودرو و مواد اولیه از خارج از کشور اشاره کرد و این موضوع در اواخر دهه ۹۰ نیز وجود داشت؛ به‌طوری که در آن زمان قصد داشتیم از چین، دستگاهی برای یکی از شرکت‌ها وارد کنیم که تامین ارز و جابه‌جایی آن بسیار سخت بود و یک سال بعد از این که دستگاه آماده حمل بود، نمی‌توانستیم آن را حمل کنیم و دلیش این بود که نمی‌توانستیم ارز آن را جابه‌جا کنیم.» این کارشناس صنعت‌خودرو اضافه کرد: «همه این مشکلات دست به دست هم دادند تا تجهیزات مورد نیاز متوقف شوند؛ در حالی که در آن زمان، مراودات مالی کشور با دیگر کشورها در مقایسه با الان، تا حدی بهتر بود؛ اما در ماه‌های اخیر مشکلات بیشتر شده‌اند و حلقه محاصره به‌طور مداوم در حال تنگ‌تر شدن هستند و کشورهای اطراف ما که سیستم بانکی‌شان به جابه‌جایی ارز به ما کمک می‌کردند، الان تا حدی تحت فشار قرار می‌گیرند و حتی به صورت مودی جریمه می‌شوند.» وی گفت: «خودروساز مجبور است قطعات مورد نیاز خود را تامین کند؛ اما این تاثیر تحریم بر صنعت خودروسازی، هزینه‌های تمام‌شده را افزایش می‌دهد و قیمت تمام‌شده برای خریدار بالا می‌رود و حتی قبل از اعمال تحریم‌ها، خودروسازان با توجیهات خاص خود گرانی‌ها را شروع کرده بودند. در نتیجه، اگرچه تحریم‌ها تاثیر منفی بر خودروسازی کشور خواهند داشت، اما راهایی برای دفع این ضرر وجود دارند.»

زاپاس

Spare Tire

طرح سه‌فوریتی اقتصاد مقاومتی؛ از تثبیت ارز تا حمایت از تولید



از تولید داخلی و کاهش وابستگی اقتصاد کشور به دلار تدوین شده است، تغییرات گسترده‌ای را در حوزه‌های مختلف اقتصادی پیش‌بینی می‌کند از مهم‌ترین محورهای این طرح می‌توان به تثبیت نرخ رسمی ارز، ممنوعیت معاملات

ارزی خارج از نرخ اعلامی بانک مرکزی، تغییر سازوکار بازگشت ارز حاصل از صادرات، اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری انرژی و مواد اولیه، صفر شدن نرخ بهره اسمی بانکی، بازنگری در نظام پرداخت یارانه‌ها و حمایت از بخش کشاورزی اشاره کرد

«به گزارش «دنیای خودرو» به نقل از «مهر» با پیگیری‌های مستمر پیمان فلسفی، نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی، طرح سه‌فوریتی «اقتصاد مقاومتی» در قالب ۲۴ ماده از سوی معاونت قوانین مجلس شورای اسلامی در سامانه

دهمهای ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ پورشه را فناوری‌های مدرن ترکیب کند. از نظر ظاهری، خودرو همچنان وفادار به خطوط کلاسیک ۹۱۱ باقی‌مانده؛ اما هر قطعه بدنه با دقت باز طراحی شده است. استفاده گسترده از فیبر کربن، گلگیرهای برجسته، ورودی‌های هوای بزرگ و جزئیات آپرود بنامیکی باعث شده خودرو هم‌زمان سنتی و کاملاً مدرن به نظر برسد. در بخش فنی نیز DLS Turbo فاصله زیادی با یک پورشه کلاسیک معمولی دارد. موتور ۶ سیلندر تخت توربوشاژر توسعه یافته برای این پروژه با همکاری متخصصان موتور اسپرت ساخته شده و عملکردی در حد سوپر اسپرت‌های امروزی ارائه می‌دهد. با این حال، نمره کار اصلی صرفاً روی قدرت نبوده و تجربه رانندگی خالص و ارتباط مستقیم راننده با خودرو همچنان در اولویت قرار گرفته است.

«در دنیای خودروهای کلکسیونی و رستوماد، نام Singer Vehicle Design سال‌هاست مترادف با کمال‌گرایی و توجه وسواس گونه به جزئیات محسوب می‌شود. این شرکت کالیفرنایی با بازآفرینی نسل‌های کلاسیک Porsche ۹۱۱ توانسته جایگاهی منحصر به فرد در میان ثروتمندترین مجموعه‌داران جهان به دست آورد. اکنون تازه‌ترین نمونه از پروژه DLS Turbo بار دیگر نشان می‌دهد وقتی محدودیت بودجه کنار گذاشته شود، نتیجه می‌تواند تا چه اندازه چشمگیر باشد. پروژه DLS Turbo را می‌توان یکی از جاه طلبانه‌ترین محصولات تاریخ سینگر دانست. این خودرو بر پایه نسل ۹۶۴ پورشه ۹۱۱ ساخته شده اما تقریباً هیچ بخشی از آن بدون بازنگری باقی نمانده است. هدف سینگر از همان ابتدا ساخت خودرویی بود که روح مدل‌های مسابقه‌ای و توربوشاژر

چک سفیدامضا برای ساخت کامل‌ترین «۹۱۱» ممکن



ویژه‌ها

هفت شرط ترخیص خودروهای وارداتی ایرانیان مقیم خارج کشور از گمرک



«گمرک ایران در بخشنامه‌ای خطاب به ناظرین و مدیران کل گمرکات اجرایی کشور، دستورالعمل اجرایی نحوه ترخیص خودروهای وارداتی متعلق به ایرانیان مقیم خارج از کشور را با هدف تسریع در فرآیند ترخیص کالا، صیانت از حقوق دولت و ایجاد رویه واحد تا زمان تعیین تکلیف نهایی ارزش این خودروها ابلاغ کرد. بر اساس این بخشنامه، ترخیص با رعایت ۷ شرط اخذ تعهد مابه‌التفاوت حقوق ورودی، قفل شماره گذاری در سامانه امور گمرکی، عدم صدور پته الکترونیک (بیجک)، اعلام به پلیس امنیت اقتصادی، ارسال پرونده به دفتر تعیین ارزش، صدور مطالبه‌نامه برای موارد گذشته و صدور مجوز نهایی شماره گذاری پس از تعیین ارزش امکان‌پذیر خواهد بود.

دیگه چه خبر؟

۳۰۰ همت از بسته حمایتی ۷۰۰ همتی دولت پرداخت شده است



«صمد حسن‌زاده، رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران درباره وضعیت بسته ۷۰۰ همتی دولت برای صنایع بیان داشت: «تاکنون ۳۰۰ همت پرداخت کرده‌اند؛ اما تا ۴۰۰ همت دیگر به دلیل کمبود منابع ممکن نشده است؛ با این حال، وزرای صمت و اقتصاد هماهنگی‌های لازم را انجام داده‌اند تا ۴۰۰ همت برای بنگاه‌های کوچک کم‌کم شود و استمرار تولید و حفظ نیروی کار ممکن شود.» این فعال اقتصادی با ابراز امیدواری نسبت به این که امروز در شرایط سخت اقتصادی کشور همه فعالین اقتصادی در کنار سیاست‌های دولت و برنامه‌های کشور به بهترین وجه برای استمرار تولید و حفظ ظرفیت اشتغال نقش آفرینی کنند، تأکید کرد: «فعالین بخش خصوصی باید همت کنند تا جریان صادرات کالاها از طریق مسیرهای ممکن ادامه یابد.»

ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو ۱۱۲ هزار محصول کمتر فروختند

افت ۳۰ درصدی فروش سه خودروساز در نیمه نخست امسال



نیز تحت تأثیر قرار دهد. در چنین شرایطی، کاهش سفارش‌های خرید قطعات و مواد اولیه می‌تواند به افت استفاده از ظرفیت تولید در واحدهای وابسته منجر شود و چشم‌انداز فعالیت آن‌ها را با ابهام بیشتری مواجه کند. افت فروش خودرو و همچنین



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بررسی آمار فروش ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو تا پایان شهریور ۱۴۰۵ نشان می‌دهد مجموع فروش این سه شرکت در نیمه نخست سال با کاهش قابل توجهی مواجه شده است. فروش سه خودروساز بزرگ کشور از ۲۸۳ هزار و ۴۵۰ دستگاه در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ به ۲۷۰ هزار و ۶۴۵ دستگاه در مدت مشابه سال جاری رسیده که از کاهش ۱۱۲ هزار و ۸۰۵ دستگاهی و افت ۲۹.۴ درصدی حکایت دارد. این میزان کاهش، علاوه بر تأثیر مستقیم بر عملکرد مالی خودروسازان، می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای صنایع وابسته، به ویژه قطعه‌سازی به همراه داشته باشد. صنعت خودرو به دلیل ارتباط گسترده با بخش‌های مختلف اقتصادی، از فولاد و محصولات پلیمری گرفته تا صنایع شیمیایی، لاستیک‌سازی و حمل‌ونقل، یکی از زنجیره‌های مهم تولید در کشور محسوب می‌شود. از این رو، کاهش فروش سه خودروساز بزرگ صرفاً به معنای افت درآمد این شرکت‌ها نیست، بلکه در صورت تداوم و همراهی با کاهش تولید، می‌تواند سطح فعالیت مجموعه‌ای از تامین‌کنندگان و بنگاه‌های صنعتی را

اینفوگرافشی

Infographu

رشد درآمد شرکت تولیدی «برنا باتری» در ۶ ماهه نخست سال جاری

درآمد شهریورماه

۷۷۲

میلیارد تومان



برنا باتری

میزان افزایش

۵۵

درصد

میزان درآمد ۶ ماهه

۱,۸۰۷

میلیارد تومان

شرکت تولیدی «برنا باتری» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۱,۸۰۷ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

برای چه؟

گزارش دیوان محاسبات؛ آمارها چه می‌گویند؟

«دیوان محاسبات کشور در گزارشی از عملکرد شرکت‌های خودروساز در اجرای تکالیف قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، خواستار پاسخگویی متصدیان مربوطه برای عدم اجرای کامل این قانون شده است. بر اساس اطلاعات منتشر شده توسط این نهاد نظارتی، خودروسازان داخلی که طبق قانون مکلفند در هر نوبت ثبت‌نام و واگذاری خودرو، ۵۰ درصد از ظرفیت فروش را به مادران دارای دو فرزند و بیشتر اختصاص دهند، از ابتدای اجرای این قانون در سال ۱۴۰۰ تا پایان سال ۱۴۰۴، از مجموع دو میلیون و ۴۶۴ هزار و ۲۴۰ متقاضی واجد شرایط که در طرح فروش ثبت‌نام کرده‌اند، تنها ۵۷۸ هزار و ۹۰۳ دستگاه خودرو به مادران مشمول اختصاص یافته است. بیش از یک میلیون و ۸۸۵ هزار و ۲۳۷ نفر، معادل ۷۶.۵ درصد از کل متقاضیان، همچنان در صف انتظار قرار دارند.

چرا؟

چرا خودروها به مادران مشمول تحویل داده نمی‌شود؟

«کارشناسان معتقدند در مقطعی که اختلاف نرخ کارخانه و بازار کاهش یافته و در نتیجه سود دلالتان کم شده است، میزان ثبت‌نام مادران در طرح‌های فروش خودروسازان به پایین‌ترین سطح خود رسیده است. مادرانی که از تامین بودجه و ثبت‌نام خودرو ناتوانند، چاره‌ای جز فروش حواله به دلالتان ندارند. در این میان، در صورت کم بودن اختلاف قیمت کارخانه با بازار یا طولانی بودن زمان تحویل خودرو (طرح‌های پیش فروش)، ثبت‌نام نهایی صورت نگرفته و بنابراین ظرفیت فروش خودروساز نیز ناچاراً به سایر گروه‌ها از جمله مشمولان جایگزینی خودروهای فرسوده یا مشتریان عادی اختصاص می‌یابد.

چین تلند؟

سیاست‌گذاری ناعادلانه، بازار خودرو را به میدان دلالتی تبدیل می‌کند

«پس از اعلام نتایج قرعه کشی خودروسازان در طرح‌های فروش، پلت‌فرم‌های فروش آنلاین مملو از آگهی‌های فروش حواله خودرو مادران می‌شود. آگهی‌هایی که بر اساس زمان تحویل خودرو با نرخ‌های متفاوت عرضه می‌شوند. در این میان، مادرانی که توان مالی کافی برای ثبت‌نام و خودرودار شدن ندارند، با دریافت مبالغی ناچیز وارد این معامله شده و زمینه سرزیر شدن پول‌های کلان به جیب دلالتان را فراهم می‌کنند. شرایطی که دسترسی مشتریان عادی و مصرف‌کنندگان واقعی به خرید خودرو با قیمت کارخانه را دشوارتر می‌سازد.

فرآیند تعیین قیمت تمام‌شده خودرو معیوب است



«به نقل از خانه ملت، مصطفی طاهری در انتقاد به گرانفروشی ایران خودرو گفت: «براساس یک فرمول کلی، قیمت تمام‌شده به علاوه سود، حق هر تولیدکننده است و اگر کسی منکر این مهم شود، بدیهیات اقتصاد را انکار کرده است.»

نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «بحث کنونی ما پیرامون تعارض منافع و صحت قیمت تمام‌شده‌ای است که خودروساز اعلام می‌کند که معتقدیم فرآیند تعیین قیمت تمام‌شده خودروها در کشور معیوب است؛ چرا که فاکتورهایی که ایران خودرو ارائه می‌دهد، تأیید می‌شود؛ بدون این که برای راستی‌آزمایی به ابتدای زنجیره تامین خودرو برگردند. ضمن این که بخشی از قطعات هم توسط کروز تامین می‌شود. این فرآیند در حالی راستی‌آزمایی نمی‌شود که ممکن است فهرست قیمت‌های ارائه‌شده چند درصد بالاتر از قیمت واقعی درج شده باشد.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم خاطر نشان کرد: «با توجه به شرایط کشور خودروساز می‌تواند اولویت‌هایی را در نظر بگیرد؛ کم‌این که سود کمتری ببرد و در ازای آن سرمایه اجتماعی خود را با جلب رضایت مشتری حفظ کند که متأسفانه در عملکرد ایران خودرو مشاهده نمی‌شود.»

وی با اشاره به تأثیر تحریم خودروسازان در افزایش قیمت خودروها اظهار کرد: «قطعا تحریم در قیمت خودروها اثر گذار است؛ اما عمق آن محل بحث است؛ چرا که نحوه واردات قطعات با زمان قبل از تحریم متفاوت است. اما باید راستی‌آزمایی شود که چه میزان در قیمت‌ها اثر گذار بوده است.»

طاهری یادآور شد: «هم‌کنون وظیفه وزارت صمت، شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان است که به این روند رسیدگی کنند و اجازه ندهند در حق مردم اجحاف شود.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در انتقاد به نحوه ارائه گزارش توسط وزارت صمت پیرامون وضعیت حوزه خودرو تأکید کرد: «البته روند فعالیت وزارت صمت در حوزه خودرو به عنوان تنظیم‌گر نیز معیوب است؛ چرا که در حالی گزارش‌های ناقص ارائه می‌دهد که باید اطلاعات دقیقی در این حوزه داشته باشد. همچنین سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان باید جزئیات نحوه قیمت‌گذاری خودروها را داشته باشد و شورای رقابت هم باید در این حوزه پاسخگو باشد. اما متأسفانه هیچ کدام از این مجموعه‌ها به وظایفشان در حوزه خودرو به درستی عمل نمی‌کنند.»



سوزوکی تلاش کرده محصول جدید را پیش از هر چیز به عنوان یک وسیله حمل و نقل شهری معرفی کند؛ نه خودرویی برای تفریح و تفریح. عملکرد با پیمودن مسافت‌های طولانی، ورود این خودرو به بازار در شرایطی رخ می‌دهد که بسیاری از خودرو سازان ژاپنی به دلیل قیمت بالای خودروهای برقی، مورد انتقاد قرار گرفته‌اند. سوزوکی اما مسیر متفاوتی را انتخاب کرده و به جای رقابت در بخش خودروهای گران قیمت، روی دسترسی پذیری و قیمت اقتصادی تمرکز کرده است. همین رویکرد می‌تواند eSKY را به گزینه‌ای جذاب برای مشتریان تبدیل کند که می‌خواهند برای نخستین بار یک خودرو برقی خریداری کنند. از دیدگاه راهبردی، این محصول برای سوزوکی اهمیت زیادی دارد. برنده ژاپنی تاکنون در مقایسه با برخی رقبای حضور کم رنگ تری در بازار خودروهای تمام برقی داشته و حالا تلاش می‌کند با استفاده از تخصص خود در ساخت خودروهای کوچک، جایگاه بهتری در این بخش بدست آورد.

برقی ۱۰ هزار دلاری؛

پاسخ «سوزوکی»

به نیاز بازار ژاپن



عرضه سدان ۱۰ هزار دلاری «اشکودا» با ظاهری شبیه اوکتاویا



شرکت Skoda با معرفی نسخه جدید Slavia بار دیگر نشان داده که هنوز برای سدان‌های اقتصادی در بازارهای نوظهور برنامه‌های جدی دارد. این خودرو که از نظر ظاهری شباهت زیادی به یک نسخه کوچک‌تر از Octavia دارد، با قیمت پایه‌ای در حدود ۱۰ هزار دلار عرضه می‌شود و به عنوان یکی از مقرون به صرفه‌ترین محصولات برند چکی شناخته خواهد شد. در شرایطی که بسیاری از خودرو سازان تمرکز خود را روی کراس اوورها و شاسی بلندها قرار داده‌اند، اشکودا همچنان به بازار سدان‌های جمع و جور وفادار مانده است. اسلاوا برای مشتریان طراحی شده که به دنبال یک خودرو خانوادگی با ظاهر مدرن، فضای مناسب و هزینه مالکیت پایین هستند؛ ویژگی‌هایی که همچنان در بسیاری از

بازارهای آسیایی و در حال توسعه مشتریان زیادی دارند. از نظر طراحی، اسلاوا یازبان طراحی فعلی اشکودا را دنبال می‌کند. جلونچرخه معروف برند، چراغ‌های باریک و خطوط ساده اما منظم بدنه باعث شده خودرو ظاهری فراتر از کلاس قیمتی خود داشته باشد. بسیاری از جزئیات نمای جلو و عقب، یادآور مدل اوکتاویا هستند؛ موضوعی که به خودرو شخصیت بالغ‌تر و لوکس‌تری می‌بخشد. در کابین نیز اشکودا تلاشی کرده تعادل میان سادگی و امکانات را حفظ کند. استفاده از نمایشگر لمسی، تجهیزات ارتباطی مدرن و فضای مناسب برای سر نشینان باعث شده اسلاوا بتواند با رقبای مطرح این بخش رقابت کند.

بزرگ‌ترین ریسک در صنعت خودروی جهان

نجات یا خودکشی برند «جگوار»؟

درباره طراحی

اگرچه رونمایی از Type ۰۱ چندان غافلگیرکننده نبود (نه به این دلیل که طراحی آن معمولی است، بلکه به این خاطر که جگوار ماه‌ها بود نمونه‌های آزمایشی نزدیک به نسخه نهایی را در نقاط مختلف جهان آزمایش می‌کرد) با این حال، محصول نهایی همچنان یکی از غیرمتعارف‌ترین خودروهای برقی سال‌های اخیر محسوب می‌شود. Type ۰۱ در نگاه نخست شباهت زیادی به کانسپت Type ۰۰ دارد؛ اما برای ورود به تولید انبوه تغییراتی را تجربه کرده است. مهم‌ترین تفاوت، اضافه شدن دودر عقب و تعدیل برخی سطوح افراخ امیز بدنه است. با وجود این اصلاحات، خودرو همچنان هیچ شباهتی به سدان‌ها و گرند تورهای سنتی جگوار ندارد. در واقع، به نظر می‌رسد مدیران برند عمداً تلاش کرده‌اند هر گونه ارتباط بصری مستقیم میان این خودرو و گذشته جگوار را به حداقل برسانند. همین موضوع احتمالاً یکی از جنجالی‌ترین بخش‌های پروژه خواهد بود. طرفداران قدیمی برند که با مدل‌هایی مانند F-Type و XJ، XK و F-Type خاطره دارند، اکنون با محصولی روبه‌رو شده‌اند که گویا از جهانی کاملاً متفاوت آمده است. اما از نگاه جگوار، دقیقاً همین شوک طراحی بخشی از راهبرد بازتعریف برند محسوب می‌شود. در نمای جلو، خودرو برخلاف بسیاری از مدل‌های لوکس سنتی فاقد جلونچرخه بزرگ و کلاسیک است. به جای آن، تنها ورودی‌های هوای کوچکی با پوشش مشکی براق در بخش پایینی سپر دیده می‌شود. یکی از تفاوت‌های مهم میان کانسپت و نسخه نهایی نیز اضافه شدن درپچه شارژ روی گلگیر جلو سمت راننده است؛ جزئیاتی که برخی منتقدان معتقدند تا حدی از یکپارچگی طراحی اولیه کاسته است.

اما شاید بحث‌برانگیزترین ویژگی خودرو در نمای جانبی دیده شود. خط شانه بسیار بلند و سقف بسیار پایین باعث شده سطح شیشه‌های جانبی به حداقل برسد. نتیجه ظاهری بسیار دراماتیک و آینده‌نگر است؛ اما در عین حال این پرسش را مطرح می‌کند که تجربه حضور در کابین تا چه اندازه می‌تواند با استانداردهای خودروهای لوکس سنتی مطابقت داشته باشد؟ جگوار برای جلوگیری از ایجاد حس بسته بودن کابین، یک سقف شیشه‌ای پانورامای بسیار بزرگ را در نظر گرفته که تقریباً تمام فضای چهار نشین را پوشش می‌دهد. این راهکار در سال‌های اخیر میان سازندگان خودروهای برقی لوکس محبوب شده. اما در مورد Type ۰۱ اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا سطوح شیشه‌های جانبی به شکل ی سابقه‌ای کوچک است. چرخ‌های بسیار بزرگ، دستگیره‌های مخفی هم‌سطح بدنه و سطوح کاملاً یکپارچه نیز به هویت بصری ایندمنگر خودرو کمک کرده‌اند.



نوع NMC مجهز شده و از معماری الکتریکی ۸۵۰ ولتی بهره می‌برد؛ معماری‌ای که در حال حاضر تنها در پیشرفته‌ترین خودروهای برقی بازار دیده می‌شود. به لطف پشتیبانی از شارژ سریع ۳۵۰ کیلوواتی، شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد تنها ۲۲ دقیقه زمان خواهد برد؛ رقمی که جگوار امیدوار است آن را در سطح بهترین محصولات بازار قرار دهد. اما اعداد اصلی به قوای محرکه مربوط می‌شوند. جگوار برای آغاز کار، Type ۰۱ را با سه موتور الکتریکی عرضه خواهد کرد؛ مجموعه‌ای که در مجموع ۱۰۱۵ اسببخار قدرت و ۱۳۶۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. شرکت هنوز اعداد رسمی مربوط به شتاب و حداکثر سرعت را منتشر نکرده، اما با توجه به این میزان خروجی، تردیدی وجود ندارد که Type ۰۱ در میان سریع‌ترین محصولات تاریخ برند قرار خواهد گرفت. جگوار همچنین اعلام کرده این خودرو بر اساس استاندارد EPA قادر است با هر بار شارژ تا ۶۴۴ کیلومتر مسیر را طی کند؛ رقمی که نشان می‌دهد هندسندگان شرکت علاوه بر عملکرد، روی کاربرپذیری روزمره نیز تمرکز ویژه‌ای داشته‌اند. با این حال، مهم‌ترین چالش جگوار احتمالاً نه باتری، نه قدرت و نه فناوری شارژ خواهد بود؛ بلکه پرسش اصلی این است که آیا مشتریان سنتی بنتلی و رولز رویس حاضر خواهند بود صدها هزار دلار برای محصولی بپردازند که نشان جگوار روی آن قرار دارد؟ دقیقاً همین پرسش است که Type ۰۱، رابه مهم‌ترین قمار تجاری صنعت خودرو در سال‌های اخیر تبدیل کرده است.

جگوار برای بازگشت به بازار، قصد مصالحه با سنت‌های رایج صنعت خودرو را ندارد. اهمیت Type ۰۱ بسیار فراتر از معرفی یک مدل جدید است. حدود ۵ سال پیش، مدیران جگوار تصمیمی گرفتند که بسیاری از کارشناسان آن را یکی از پرسرکس‌ترین تغییر مسیرهای صنعت خودرو توصیف کردند. این شرکت اعلام کرد دیگر قصد رقابت مستقیم با برندهایی مانند BMW، Audi و Mercedes-Benz را ندارد و در عوض می‌خواهد وارد قلمرو خودرو سازان فوق لوکس و گران قیمت شود؛ بازاری که نام‌هایی مانند Rolls-Royce و Bentley در آن حضور دارند. در آن زمان بسیاری از تحلیلگران نسبت به موفقیت چنین برنامه‌ای تردید داشتند. جگوار اگر چه سابقه‌ای طولانی در ساخت خودروهای لوکس و اسپرت دارد، اما هرگز در جایگاهی مشابه بنتلی یا رولز رویس قرار نگرفته بود. با این حال، مدیران برند معتقد بودند تنها راه بقا، فاصله گرفتن از رقابت فرسایشی با برندهای آلمانی و خلق هویتی کاملاً جدید است. اکنون Type ۰۱ حاصل بیش از نیم دهه سرمایه‌گذاری، توسعه و بازتعریف برند محسوب می‌شود؛ خودرویی که می‌تواند موفقیت یا شکست کل این استراتژی را رقم بزند.

در زیر بدنه غیر معمول خودرو، معماری جدیدی با نام Jaguar Electric Architecture (JEA) قرار گرفته است. جگوار این پلتفرم را به طور اختصاصی برای نسل جدید محصولات برقی خود توسعه داده و آن را پایه اصلی آینده برند می‌داند. Type ۰۱ به صورت استاندارد به یک باتری ۱۱۸ کیلووات-ساعتی از



سپهیل سیاووشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت خودرو در میانه یکی از بزرگ‌ترین دگرگونی‌های تاریخ خود قرار دارد؛ دوره‌ای که در آن بسیاری از خودرو سازان قدیمی برای بقا ناچار شده‌اند هویت چنددهه‌ای خود را باز تعریف کنند. در میان همه این برندها، شاید هیچ شرکتی به اندازه Jaguar مسیر پرریسک و بحث‌برانگیزی را انتخاب نکرده باشد. خودرو سازی بریتانیایی که سال‌ها با سدان‌های لوکس، گرند تورهای اسپرت و موتورهای بنزینی قدرتمند شناخته می‌شد، اکنون تصمیم گرفته تقریباً همه آن چه از گذشته به ارث برده را کنار بگذارد و با چهره‌ای کاملاً جدید وارد عصر خودروهای برقی شود. کانسپت Type ۰۱ را نمی‌توان صرفاً یک خودرو مفهومی دیگر دانست؛ این خودرو در واقع بیانیه‌ای رسمی از سوی جگوار درباره آینده برند است؛ آینده‌ای که قرار نیست شبیه گذشته باشد. طراحی غیرمتعارف، فاصله گرفتن از الگوهای رایج بازار و کنار گذاشتن بسیاری از عناصر سنتی، نشان می‌دهد مدیران جگوار عمداً مسیر متفاوتی را انتخاب کرده‌اند؛ مسیری که می‌تواند برند را وارد قلمرویی جدید از لوکس‌گرایی کند یا آن را با بحرانی جدی روبه‌رو سازد. اهمیت این پروژه زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم خودرو سازان چینی، تسلا و برندهای لوکس آلمانی همگی در حال رقابتی سنگین برای تسلط بر بازار خودروهای الکتریکی هستند. در چنین شرایطی، جگوار امیدوار است با یک تحول ریشه‌ای دوباره به جمع بازیگران تأثیرگذار صنعت بازگردد. اما پرسش اصلی این جاست: آیا مشتریان آماده پذیرش چنین انقلابی هستند یا Type ۰۱ بیش از آن که آغازگر عصر جدید جگوار باشد، نشانه‌ای از فاصله گرفتن این برند از هویت تاریخی خود خواهد بود؟

مسیر سخت توجیه کردن تغییرات

پس از نزدیک به دو سال انتظار از زمان معرفی کانسپت Type ۰۰، جگوار سرانجام از نخستین محصول نسل جدید خود با نام Type ۰۱ پرده برداشته است؛ خودرویی که قرار است نماد بزرگ‌ترین تغییر راهبردی تاریخ معاصر این برند بریتانیایی باشد. این سدان برقی لوکس که در نیویورک رونمایی شده، تقریباً تمام ویژگی‌های جنجالی و غیرمتعارف کانسپت اولیه را حفظ کرده و نشان می‌دهد



سه روز فرصت برای پشیمانی از خرید خودرو در کالیفرنیا

ایالت کالیفرنیا از ابتدای ماه اکتبر یکی از مهم‌ترین قوانین حمایتی بازار خودروهای دست دوم آمریکا را اجرایی کرده است؛ قانونی که به خریداران اجازه می‌دهد پس از خرید یا اجاره برخی خودروهای کار کرده، ظرف سه روز با معامله متصرف شوند و خودرو را به فروشنده بازگردانند. با این حال، این فرصت تازه برای مشتریان کاملاً رایگان نخواهد بود و در برخی شرایط می‌تواند تا ۷۵۰ دلار هزینه در پی داشته باشد. این تغییر بخشی از قانون Combating Auto Retail Scams Act باهمان CARS Act است که با هدف مقابله با تبلیغات گمراه‌کننده، هزینه‌های پنهان و برخی رویه‌های بحث‌برانگیز در فروش خودرو تدوین شده است. بر اساس این قانون، خودروهای کار کرده‌ای که قیمت آن‌ها ۵۰ هزار دلار یا کمتر باشد، به طور خودکار مشمول حق انصراف سه روزه خواهند شد. پیش از این

نیز نوعی امکان لغو قرار داد در کالیفرنیا وجود داشت، اما خریداران باید برای دریافت این حق مبلغی جداگانه پرداخت می‌کردند. اکنون این امتیاز به بخشی از فرآیند استاندارد خرید تبدیل شده و فروشندگان موظف هستند آن را در اختیار مشتریان قرار دهند. البته استفاده از این حق با شرایط مشخصی همراه است. خریدار باید خودرو را حداکثر ظرف سه روز تقویمی بازگرداند و مجموع مسافت پیموده شده نیز نباید از ۴۰۰ مایل، معادل حدود ۶۴۴ کیلومتر تجاوز کند. علاوه بر این، خودرو باید تقریباً در همان وضعیت اولیه تحویل داده شود. خودروهای صفر کیلومتر، موتورسیکلت‌ها، معاملات شخصی و برخی فروش‌های حراجی نیز از شمول این قانون خارج هستند. اما نکته‌ای که توجه بسیاری را جلب کرده، هزینه بازگرداندن خودرو است.

صنعت خودرو دیگر به نمایشگاه‌ها نیاز ندارد

صنعت خودرو در حال خداحافظی با یکی از قدیمی‌ترین و شناخته‌شده‌ترین سنت‌های خود است. تعطیلی Rochester Auto Show پس از دهمه فعالیت، تنها یک خبر محلی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از روندی جهانی است که طی سال‌های اخیر بسیاری از نمایشگاه‌های خودرویی را تحت تأثیر قرار داده و آینده این رویدادها را با پرسش‌های جدی روبه‌رو کرده است.

نمایشگاه روچستر که سال‌ها یکی از رویدادهای خودرویی شناخته‌شده در ایالت نیویورک به شمار می‌رفت، اکنون به فهرست بلندبالای نمایشگاه‌هایی پیوسته که به دلیل کاهش استقبال عمومی، تغییر رفتار مخاطبان و تحولات بازار خودرو ناچار به توقف فعالیت شده‌اند. برگزار کنندگان این رویداد اعلام کرده‌اند افت تعداد بازدیدکنندگان و کاهش توجیه اقتصادی برگزاری نمایشگاه از مهم‌ترین عوامل این تصمیم بوده است.



تا همین چند سال پیش، نمایشگاه‌های خودرو مهم‌ترین و پرتیرین صنعت محسوب می‌شدند. خودرو سازان جدیدترین محصولات خود را در سالن‌های بزرگ نمایشگاهی رونمایی می‌کردند و هزاران خبرنگار، فعال صنعت و علاقه‌مند برای مشاهده نزدیک خودروهای این رویدادها می‌شدند. اما ظهور شبکه‌های اجتماعی، پلتفرم‌های آنلاین و پخش زنده اینترنتی معادلات را به طور کامل تغییر داده است. امروزه خودرو سازان برای رونمایی از یک محصول جدید دیگر نیازی به اجاره سالن‌های بزرگ و صرف میلیون‌ها دلار هزینه ندارند. یک پخش زنده در یوتیوب، اینستاگرام یا دیگر رسانه‌های دیجیتال می‌تواند در مدت کوتاهی میلیون‌ها مخاطب را در سراسر جهان جذب کند؛ آن هم با هزینه‌ای بسیار کمتر از حضور در یک نمایشگاه سنتی.

همزمان، ساختار بازار خودرو نیز تغییر کرده است. بسیاری از شرکت‌ها بودجه بازاریابی خود را به سمت کمپین‌های دیجیتال، تجربه‌های اختصاصی مشتریان و رویدادهای کوچک‌تر هدایت کرده‌اند. نتیجه این تغییر، کاهش تدریجی اهمیت نمایشگاه‌های کلاسیک خودرو بوده است؛ رویدادهایی که زمانی قلب تپنده صنعت محسوب می‌شدند.

از نظر مشخصات فنی، مهندسان لامبورگینی هیچ چیز برای آن کم نگذاشته‌اند. یک موتور ۱۲ سیلندر وی-شکل به حجم ۶.۵ لیتر قلب تپنده این سوپراسپرت را تشکیل می‌دهد. جالب است بدانید که این موتور همان پیشرانۀ آونتادور است که با کد ۱.۵۴۵ معرفی می‌شود و دارای ساختار آتمسفریک است. این پیشرانۀ به‌لطف تغییرات اساسی در سیلندر و اتاقک احتراق و نسبت تراکم، حداکثر قدرت خروجی را به ۸۲۵ اسببخار و حداکثر گشتاور را به ۷۲۵ نیوتون‌متر می‌رساند. قرارگیری سه‌موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم ۱۹۰ اسببخار قدرت و ۲۳۶ نیوتون‌متر گشتاور را به این قدرت و گشتاور می‌افزاید.

«لامبورگینی آونتادور یکی از سوپراسپرت‌های جذاب و محبوب دنیای خودرو است که از سال ۲۰۱۱ تا اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی روی خط تولید این سوپراسپرت‌ساز ایتالیایی قرار داشت. این سوپراسپرت به‌حدی موفق بود که جانشین لایق آن در اواسط سال گذشته میلادی با نام رولتو به‌بازار جهانی معرفی شد. رولتو در حقیقت مسیر آونتادور را در پیش گرفته و قرار است که با سطح بالایی از پرفورمنس، در این مسیر موفق شود. بر این اساس همچنان در طراحی بدنه رولتو شاهد خطوط تیز و شکسته‌ای هستیم که با چراغ‌هایی که مزین به LED به فرمت Y شده، استایل کاملاً هیجان‌انگیزی را به‌ارمغان آورد.



عملکرد بالا با لامبورگینی «رولتو»



مردم عادی فقط یک درصد شانس خرید خودرو با قیمت کارخانه را دارند

همه به دنبال ۲۰۷ به خاطر اختلاف قیمت بازار و شرکت!



نفر اقدام به ثبت‌نام اولیه کرده‌اند که بیش از نیمی از آنان برای محصول ۲۰۷ که بالاترین اختلاف قیمت را با بازار داشته، بوده است. اما در این میان، بیش از یک میلیون و ۱۳۰ هزار نفر از متقاضیان، عادی بوده‌اند که تنها ۳۰ درصد از ظرفیت فروش را در اختیار داشته‌اند. شانس برنده شدن این دسته از متقاضیان، ۸۲ صدم درصد از ظرفیت فروش ۳۱ هزار دستگاهی بوده است. شانس مادران متقاضی که تعدادشان ۱۷۱ هزار و ۵۴۰ نفر بوده، از ۵۰ درصد ظرفیت فروش ۳۱ هزار دستگاهی بوده که هر یک ۹ درصد شانس برای برنده شدن داشته‌اند

متقاضیان خودروهای فرسوده نیز ۱۹ هزار و ۲۳۵ نفر بوده‌اند که به‌دلایل بروکراسی‌های اداری و فرآیندهای اسقاط یا افراد مشمول، تعداد متقاضی کمتری داشته‌اند. شانس این گروه ۳۲ درصد از ۲۰ درصد ظرفیت ۳۱ هزار دستگاهی بوده است. سیاستگذار و واضعان قانون حمایت از خانواده باید پاسخگوی این ناعدالتی در توزیع خودرو باشند. در شرایطی که مردم عادی شانس کمتری از یک درصد برای خودرو دارند، مادران و همچنین دارندگان خودروهای فرسوده شانس بسیار بالاتری دارند. این وضعیت نه تنها به نفع مصرف‌کننده واقعی نیست، بلکه به تداوم رانت، دلالت و ناکارآمدی در بازار خودرو دامن می‌زند. بازنگری جدی در سازوکار توزیع خودرو و اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری، ضرورتی انکارناپذیر است

تأمین بودجه و ثبت‌نام خودرو ناتوان هستند، چاره‌ای جز فروش حواله به دلان ندارند. در این میان، در صورت کم بودن اختلاف قیمت کارخانه با بازار یا طولانی بودن زمان تحویل خودرو (طرح‌های پیش‌فروش)، ثبت‌نام نهایی صورت نگرفته و بنابراین ظرفیت فروش خودروساز نیز به ناچار به سایر گروه‌ها از جمله مشمولان جایگزینی خودروهای فرسوده یا مشتریان عادی اختصاص می‌یابد

نهاد ناظر حاکمیتی بهتر است به جای پاسخگو کردن بنگاه تولیدی که ذاتاً هیچ وظیفه‌ای در حوزه توزیع محصول و سهمیه‌بندی نباید برای آن قائل شد، سیاستگذاران این حوزه و واضعان قانون ناعادلانه جوانی جمعیت در بخش خودرو را پاسخگوی این سیاستگذاری بدانند این قانون هفت‌ساله که در پنج‌مین سال اجرای خود به‌سر می‌برد، نتیجه‌ای جز محروم شدن مشتریان واقعی از خودرو با قیمت کارخانه و ایجاد صف طولانی دلالتی و سودجویی در بازار خودرو نداشته است. به گفته رئیس انجمن قطعه‌سازان همگن کشور، رانت توزیعی ناشی از اختلاف قیمت کارخانه تا بازار فقط در سال گذشته ۵۵۰ همت را از جیب مصرف‌کننده و تولیدکننده به جیب دلان سرازیر کرده است. عددی که به‌واسطه قیمت‌گذاری دستوری و عدم تناسب میان بهای تمام‌شده محصول و قیمت فروش، از جیب تولیدکننده به‌سمت واسطه‌گری سوق داده شده است

در تازه‌ترین آمار فروش محصولات ایران خودرو در دور شانزدهم، یک میلیون و ۳۲۱ هزار و ۱۰۲



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

«گزارش دیوان محاسبات درباره اجرای قانون جوانی جمعیت، عملکرد خودروسازان را زیر سوال برده است؛ اما ریشه چالش تخصیص خودرو به مادران را باید در سازوکار سیاستگذاری و نظام توزیع خودرو جست‌وجو کرد

پس از اعلام نتایج قرعه‌کشی خودروسازان در طرح‌های فروش، پلت‌فرم‌های فروش آنلاین مملو از آگهی‌های فروش حواله خودرو مادران می‌شود. آگهی‌هایی که براساس زمان تحویل خودرو با نرخ‌های متفاوت عرضه می‌شوند. در این میان، مادرانی که توان مالی کافی برای ثبت‌نام و خودرودار شدن ندارند، با دریافت مبالغی ناچیز وارد این معامله شده و زمینه سرازیر شدن پول‌های کلان به جیب دلان را فراهم می‌کنند. شرایطی که دسترسی مشتریان عادی و مصرف‌کنندگان واقعی به خرید خودرو با قیمت کارخانه را دشوارتر می‌سازد. دیوان محاسبات کشور در گزارشی از عملکرد شرکت‌های خودروساز در اجرای تکالیف قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، خواستار پاسخگویی متصدیان مربوطه برای عدم اجرای کامل این قانون شده است

براساس اطلاعات منتشرشده توسط این نهاد نظارتی، خودروسازان داخلی که طبق قانون مکلفند در هر نوبت ثبت‌نام و واگذاری خودرو، ۵۰ درصد از ظرفیت فروش را به مادران دارای دو فرزند و بیشتر اختصاص دهند، از ابتدای اجرای این قانون در سال ۱۴۰۰ تا پایان سال ۱۴۰۴، از مجموع ۲ میلیون و ۴۶۴ هزار و ۲۴۰ متقاضی واجد شرایط که در طرح فروش ثبت‌نام کرده‌اند، تنها ۵۷۸ هزار و ۹۰۳ دستگاه خودرو به‌مادران مشمول اختصاص یافته است. بیش از یک میلیون و ۸۸۵ هزار و ۳۳۷ نفر، معادل ۷۶.۵ درصد از کل متقاضیان، همچنان در صف انتظار قرار دارند. در این میان، سهم شرکت ایران خودرو ۴۵۱ هزار و ۵۹۳ دستگاه و سهم شرکت سایپا ۹۶ هزار و ۳۷ دستگاه بوده و باقی مربوط به سایر خودروسازان است. به فرض صحت اطلاعات ارائه‌شده در این گزارش، باید دلایل عدم واگذاری خودروها به میزان تعداد مادران مشمول مورد واکاوی قرار گیرد

کارشناسان معتقدند در مقاطعی که اختلاف نرخ کارخانه و بازار کاهش یافته و در نتیجه سود دلان کم شده است، میزان ثبت‌نام مادران در طرح‌های فروش خودروسازان به پایین‌ترین سطح خود رسیده است. مادرانی که از

الزامات ایمنی و امنیت سایبری برای خودروهای خودران و متصل چینی جدی‌تر شد؛

دیوارهای تازه اروپا در برابر خودروهای هوشمند چین

مدیریت داده‌ها و ارتباطات خودرو ارائه دهند.

«رقابت صنعتی زیر سایه ملاحظات امنیتی سخت‌گیری‌های تازه اروپا را نمی‌توان جدا از رقابت فزاینده با صنعت خودرو چین بررسی کرد. گزارش مرکز پژوهش‌های مشترک کمیسیون اروپا نشان می‌دهد سهم خودروهای چینی از ثبت خودروهای جدید در منطقه اقتصادی اروپا هنوز کمتر از پنج درصد است؛ اما حضور آن‌ها در سال‌های اخیر افزایش یافته و به خودروهای برقی محدود نمانده است. این گزارش همچنین بر اهمیت نوآوری دیجیتال و تقویت توان فناوری اروپا برای حفظ رقابت‌پذیری صنعت خودروسازی این قاره تاکید دارد.

با این حال، نباید مقررات ایمنی و امنیت سایبری را با ممنوعیت تجاری یکسان دانست. اروپا هنوز مسیرهایی برای عرضه خودروهای ساخت چین در نظر دارد، اما ورود به این بازار مستلزم رعایت مقررات و اثبات انطباق محصول با الزامات آن است. در نتیجه شرکت‌های چینی باید علاوه بر مزیت قیمت و تجهیزات، در حوزه فناوری داده، شفافیت نرم‌افزار و قابلیت اطمینان نیز رقابت کنند در نهایت، آینده حضور خودروهای هوشمند چینی در اروپا به توانایی سازندگان در پاسخگویی همزمان به سه مطالبه بستگی دارد: ایمنی قابل اثبات، امنیت سایبری و انطباق با مقررات داده. برای صنعت خودرو، این روند پیمای روشن دارد؛ رقابت آینده تنها بر سر تعداد حسگرها یا امکانات دیجیتال خواهد بود، بلکه اعتماد به فناوری و امکان نظارت بر عملکرد آن نیز به بخشی از ارزش محصول تبدیل می‌شود.



عکس چینی متنی دارد

حدود دسترسی به داده‌های تولیدشده در خودروهای متصل است. اتحادیه اروپا در راهنمای مربوط به قانون داده توضیح داده است که کاربران باید در چارچوب مقررات بتوانند به داده‌های قابل دسترس خودرو و خدمات مرتبط دسترسی داشته باشند و در موارد مقرر، آن‌ها را با اشخاص ثالث انتخابی خود به اشتراک بگذارند.

این چارچوب برای تعمیرکاران مستقل، شرکت‌های خدماتی و توسعه‌دهندگان نرم‌افزار نیز اهمیت دارد؛ زیرا داده‌های خودرو می‌توانند در تعمیر، نگهداری، تشخیص خرابی و توسعه خدمات جدید کاربرد داشته باشند. در عین حال، دسترسی به داده‌ها باید با الزامات امنیت سایبری و حفاظت از اطلاعات هماهنگ باشد. بنابراین، خودروسازان چینی برای حضور پایدار در اروپا باید علاوه بر قابلیت‌های فنی، سازوکار روشن و قابل ارزیابی برای

در کنار آن، مقررات عمومی ایمنی اتحادیه اروپا نیز از سازندگان می‌خواهد سامانه‌های مشخصی برای پیشگیری از تصادف و حفاظت از کاربران آسیب‌پذیر جاده به کار گیرند. از هفتم ژوئیه نیز الزامات تکمیلی ایمنی برای خودروهای سواری و ون‌های جدید در این اتحادیه اجرایی شد.

این الزامات برای خودروسازان چینی و اروپایی به‌طور کلی مطرح است؛ اما شرکت‌هایی که قصد دارند فناوری‌های تازه خودران را به بازار اروپا عرضه کنند، باید هزینه‌آزمون، مستندسازی، ارزیابی نرم‌افزار و اثبات ایمنی را نیز در برنامه توسعه محصول خود لحاظ کنند.

«داده‌های خودرو؛ مسالهای فراتر از حریم خصوصی یکی دیگر از محورهای مهم سیاستگذاری اروپا، تعیین

نگرانی‌هایی درباره دسترسی غیرمجاز به داده‌ها و احتمال سوءاستفاده از سامانه‌های ارتباطی ایجاد کرده است. گروه همکاری امنیت شبکه و اطلاعات اتحادیه اروپا در فوریه، جعبه‌ابزار مشترکی برای شناسایی و کاهش خطرهای امنیتی زنجیره تأمین فناوری اطلاعات تصویب کرد. این چارچوب، ارزیابی تأمین‌کنندگان پرخطر، کاهش وابستگی به منابع محدود و استفاده از چند تأمین‌کننده را پیشنهاد می‌کند. همچنین دوا ارزیابی جداگانه درباره خطرهای امنیتی خودروهای متصل و خودکار و تجهیزات شناسایی منتشر شده است. این اقدام به‌معنای ممنوعیت خودکار خودروهای چینی نیست، اما نشان می‌دهد منشأ فناوری و میزان وابستگی به تأمین‌کنندگان، بیش از گذشته در سیاستگذاری امنیتی اروپا اهمیت دارد.

«مجوزهای سخت‌گیرانه‌تر برای رانندگی خودکار

یکی از تفاوت‌های اصلی خودروهای خودران با خودروهای متعارف، پیچیدگی ارزیابی عملکرد آن‌ها در شرایط واقعی است. در این خودروها، تصمیم‌گیری درباره ترمزگیری، تغییر مسیر و تشخیص موانع به ترکیبی از حسگرها، نرم‌افزار و سامانه‌های کنترلی وابسته است. بنابراین، دریافت مجوز عرضه به بازار مستلزم اثبات عملکرد ایمن خودرو در محدوده عملیاتی تعریف‌شده است.

کمیسیون اروپا در ماه مارس، مقررات اجرایی مربوط به روش‌ها و مشخصات فنی تایید نوع خودروهای کاملاً خودکار را اصلاح کرد. این چارچوب، الزامات مربوط به ارزیابی و تایید خودروهای خودران را دقیق‌تر می‌کند.

«خودروهای هوشمند چینی با سرعتی قابل توجه در حال توسعه هستند و توانایی شرکت‌های فعال در این کشور در تولید خودروهای مجهز به سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده، دوربین‌های متعدد، حسگرهای محیطی و ارتباطات برخط، رقابت خودروسازان جهان را وارد مرحله تازه‌ای کرده است. با این حال، در اروپا دیگر قیمت رقابتی و امکانات دیجیتال به‌تنهایی برای ورود به بازار کافی نیست؛ سازندگان باید نشان دهند محصولاتشان از نظر ایمنی، امنیت اطلاعات و مدیریت نرم‌افزار نیز الزامات سخت‌گیرانه این بازار را رعایت می‌کنند

این رویکرد در شرایطی تقویت شده که نهادهای اروپایی، خودروهای متصل و خودران را بخشی از زنجیره امنیت فناوری اطلاعات می‌دانند. بر اساس ارزیابی‌های منتشرشده از سوی نهادهای اروپایی، گسترش تبادل داده در خودروها می‌تواند خطرهای تازه‌ای در حوزه امنیت سایبری و وابستگی به تأمین‌کنندگان فناوری ایجاد کند. با این حال، سیاست‌های امنیتی اتحادیه اروپا صرفاً متوجه شرکت‌های چینی نیست و رویکرد رسمی آن، ارزیابی خطر بر اساس نوع فناوری و زنجیره تأمین است.

«امنیت سایبری؛ خط قرمز تازه صنعت خودرو خودروهای هوشمند امروزی تنها وسیله‌ای برای جابه‌جایی نیستند؛ آن‌ها با استفاده از دوربین، سامانه موقعیت‌یابی، حسگرهای محیطی و ارتباطات بی‌سیم، اطلاعات گسترده‌ای درباره مسیر حرکت، رفتار راننده و محیط اطراف جمع‌آوری می‌کنند. بخشی از این اطلاعات ممکن است برای پردازش یا ذخیره‌سازی به سامانه‌های بیرونی منتقل شود. همین قابلیت‌ها در کنار مزایای فنی،



توربوشارژر حداکثر ۲۴۴ اسب بخار قدرت را در ۵۶۰۰ آرپی ام و ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۲۰۰۰ آرپی ام به ارمان می آورد. کمپانی رنو این مدل را یکی از نسخه های موفق تالیسمان دانسته و بازار محبوب آن کره جنوبی و کشورهای حاشیه خلیج فارس است. کمپانی رنو در حال حاضر خبری مبنی بر تولید نسل جدید تالیسمان منتشر نکرده، اما گزارش ها حکایت از آن دارند که با همکاری با کمپانی سامسونگ، این خودرو تا حد زیادی مورد استقبال بازار قرار گرفته و احتمال دارد فیس لیفت آن معرفی و با همکاری سامسونگ نسل جدید تالیسمان راهی بازار شود.

سدان خوشننام و موفق کمپانی رنو که سال ۲۰۱۵ با نام تالیسمان به جهان معرفی شد، توانست به عنوان سدان میان سایز با طراحی اسپرت و جوان پسند در بازار موفق ظاهر شود. این خودرو با چند پیشران بنزینی و دیزلی روانه بازار شده است و یکی از پیشران های قدرتمند بنزینی تالیسمان، موتور ۴ سیلندر خطی ۱.۸ لیتری توربوشارژر است. این پیشران که جزو خانواده MR نیسان است، قلب تپنده قدرتمند سدان میان سایز رنو را تشکیل می دهد. این موتور با نصب سیستم پر خوراک توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها قدرت و گشتاور بالایی را تولید می کند. این موتور ۱.۸ لیتری

موتوری که



در «نیسان» و «رنو»
مشترک است

«سلتوس»؛ ترکیب تازه ای از طراحی و تکنولوژی

کراس اوور جذاب شهری «کیا» با «هرمس خودرو» به ایران آمد



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کمپانی کیا در اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی اس بیووی کراس اوور ساب کامپکت خود را با نام سلتوس معرفی کرد. این خودرو که در سگمنت B قرار دارد، به حدی موفق ظاهر شد که در بازار ایالات متحده از ژانویه سال ۲۰۲۰ میلادی تا اواخر دسامبر سال ۲۰۲۵ میلادی ۳۲۰ هزار و ۱۶۸ دستگاه فروش را از آن خود کرد. بنابراین می توان گفت با یک کراس اوور شهری موفق همراه هستیم و شرکت «هرمس خودرو» به عنوان یکی از واردکنندگان فعال و خوشننام و معتبر، کیا سلتوس را به کشور وارد کرده تا بازار این دسته از خودروها را متحول کند. در ادامه نگاهی به این کراس اوور شهری خواهیم انداخت



موتور کم مصرف اما با کیفیت

آن چه سبب می شود سلتوس در بازار خودرو کشورمان گزینه مناسبی برای خرید باشد، قوای محرکه آن است. در حقیقت این اس بیووی کراس اوور ساب کامپکت زیر کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ سوپاپ به حجم ۱۵۰۰ سی سی را جاداده تا بتواند توان و گشتاور مورد نیاز را به خوبی فراهم کند. این موتور از ساختار تنفس طبیعی برخوردار است که موسوم به اسمارت استریم است. این پیشران اسمارت استریم هیوندای-کیا با بنزین نامرغوب این روزها سازگاری نسبی دارد که همین موضوع سبب برتری شرکت «هرمس خودرو» در بازار ایران می شود. موتور ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر سلتوس موسوم به اسمارت استریم به لطف تکنولوژی سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها و سیستم جرقه زنی نسل جدید می تواند حداکثر ۱۱۵ اسب بخار قدرت را در دور ۶۳۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴۴ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی ام به ارمان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس IVT به چرخ های جلو منتقل می شود. در حقیقت این گیربکس نسل جدید CVT بوده که تعویض دنده های نرم تر و رانندگی با کیفیت تری را به شما هدیه می دهد. نکته بسیار مهم درباره کیا سلتوس وارد شده توسط «هرمس خودرو»، میزان مصرف سوخت آن است که سبب هزینه نگهداری پایین تر برای مالک نیز خواهد شد. ناگفته نماند که کیفیت ساخت موتور و گیربکس به حدی بوده که نسبت به تمامی خودروهای چینی در سطح بالاتری قرار دارد. یکی از دلایل برتری هرمس خودرو در بازار اس بیووی کراس اوورهای شهری ساب کامپکت تعادل بسیار خوب مشخصات فنی کارآمد در کنار طراحی به روز و امکانات رفاهی سطح بالا است که سلتوس در اختیار شما می گذارد.



عملکرد سیستم تعلیق و هندلینگ

مهندسان کمپانی کیا برای سلتوس در محور جلو مک فرسون و در محور عقب از ساختار تورشن بیم (میله پیچشی) بهره گرفته اند. این ساختار منجر به کیفیت سواری بهتر شده و با توجه به سایز تایرهای ۲۱۵/۶۰ یا رنگ های ۱۷ اینچی، کیفیت سواری این خودرو به مراتب از چینی های هم سطح خود بالاتر به نظر می رسد. همین موضوع سبب شده است سلتوس بهترین گزینه برای استفاده روزمره شهری باشد. در مقابل به لطف توزیع وزن مناسب میان محور جلو و عقب و فرمان برقی، هندلینگ مطمئنی را از سلتوس شاهد هستیم. در بخش کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ نیز این خودرو در سطح خوبی ارزیابی می شود که منجر به برتری «هرمس خودرو» نیز خواهد شد.

کابین به روز با امکانات سطح بالا

با باز کردن درهای سلتوس و قرارگیری در پشت فرمان این اس بیووی کراس اوور شاهد طراحی مدرن و به روزی هستیم. چراکه کلیت طراحی داشبورد ساده و مینیمال بوده که با قرارگیری نمایشگر سیستم مولتی مدیا ۱۰.۲۵ اینچی و کلاستر دیجیتال-آنالوگ با پنل تنظیم الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع حس مدرن بودن را به خوبی القا می کند. به لطف قرارگیری دسته دنده اسپرت، فرمان دی-کات سه شاخه و صندلی های اسپرت، رانندگی با این خودرو جذاب و هیجان انگیز است. ناگفته نماند که نامتقارن بودن طراحی در چیه های سیستم تهویه مانند در چیه های عمودی در طرفین و در چیه افقی در بخش میانی از دیگر جاذبه های طراحی داخلی سلتوس است. همچنین طراحی سقف سانروف نیز جلوه زیبایی به کابین این کراس اوور بخشیده است. از سوی دیگر به لطف فاصله محوری ۲۶۱۰ میلی متری، طول ۴۳۶۵ میلی متری، عرض ۱۸۰۰ میلی متری و ارتفاع ۱۶۴۵ میلی متری این خودرو فضای راحت و نسبتا جاداری نسبت به هم کلاس های چینی خود در اختیار سرنشینان می گذارد. در بخش کیفیت مونتاژ سلتوس یک سر و گردن بالاتر از چینی های هم کلاس خود بوده؛ چراکه عایق بندی صدا و حرارت به حدی عملکرد خوبی دارد که گویی سوار بر یک سدان نیمه اقتصادی هستیم. اما آن چه سبب برتری «هرمس خودرو» در بازار این دسته از خودروها می شود، کیفیت ساخت بالا و ارائه بالاترین سطح امکانات رفاهی و ایمنی در این خودرو است. بر این اساس کیا سلتوس به آپشن هایی مانند ترمز دیسکی چهار چرخ، دوربین دنده عقب، سنسور پارک جلو و عقب، کروز کنترل هوشمند تطبیقی، ترمز پارک برقی و اتو هلد، ترمز ضد قفل ABS، سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی (ESC)، سیستم کمکی شروع حرکت در سربالایی (HAC)، هشدار برخورد از جلو، سیستم کمکی رانندگی بین خطوط، هشدار خروج از خط، هشدار خستگی راننده، تنظیم هوشمند نور بالا و پایین، سیستم کمکی رانندگی در بزرگراه، ایربگ های جلو، جانبی جلو، ایربگ پرده ای، سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)، شیشه بالابر ایمن، کلید هوشمند و ورود بدون کلید، سانروف برقی، تنظیم برقی ۶ حالت صندلی راننده، صندلی های چرمی، نمایشگر سیستم مولتی مدیا ۱۰.۲۵ اینچی، کلاستر رنگی، دریچه سیستم تهویه مطبوع برای سرنشینان عقب، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، آینه های جانبی با تنظیم برقی، تاشو برقی و گرم کن، ۶ بلندگو، اتولایت، چراغ های جلو LED، چراغ های عقب LED و خروجی برق ۱۲ ولت مجهز است.



طراحی زیبا و جوان پسند

کیا سلتوس از زبان جدید طراحی وقت این کمپانی بهره گرفته که استایل بسیار جوان پسند و اسپرتی دارد. این اس بیووی کراس اوور ساب کامپکت بر پایه و اساس پلت فرم هیوندای-کیا K2 توسعه یافته که نسل جدیدی از پلت فرم این خودرو ساز کره ای است. با نگاهی به پروفیل بدنه سلتوس شاهد استفاده از خطوط نسبتا تیز و مجموعه ای از سطوح تخت هستیم که با رنگ های ۱۷ و ۱۸ اینچی کاراکتر اسپرتی به این خودرو می بخشد. در نمای جلو به لطف چراغ های دو تکه که در یک فرمت قرار گرفته اند، با جلو پنجره موسوم به پوزه ببر (Tiger Nose) و خطوط روی کاپوت، خودرو و چهره کاملا اسپرت و جسورانه ای به خود گرفته است. در نمای عقب سلتوس شاهد ترند طراحی روز خودرو هستیم؛ به این معنا که چراغ های پیوسته مزین به LED طراحی شده تا با مجموعه دیفیوزر نمای به روز و زیبایی به سلتوس ببخشد. نکته بسیار مهم در مورد این خودرو، کیفیت مونتاژ بالای آن است؛ به این معنا که سعی شده نسبت به رقبای چینی خود از نظر کیفیت مونتاژ در سطح بالاتری قرار گیرد. همین مساله سبب برتری «هرمس خودرو» در بازار این دسته از خودروها می شود؛ چراکه سلتوس با یک فرمول خاص، تعادل خوبی میانی طراحی، تکنولوژی و سبک زندگی شهری با امکانات مدرن برقرار می کند.



چرا کیا سلتوس بخریم؟

باتوجه به طراحی به روز، تکنولوژی سطح بالا، ابعاد جمع و جور مناسب کلانشهرها، طراحی مدرن کابین، امکانات رفاهی سطح بالا و کاربرد روزمره، سلتوس یکی از بهترین گزینه های حاضر در بازار خودرو کشورمان است.

چراکه این روزها خدمات پس از فروش منجر به موفقیت شرکت واردکننده یا خودروساز می شود. «هرمس خودرو» با توجه به شبکه گسترده خدمات پس از فروش با بیش از ۵۰ نمایندگی فعال و با سابقه در سراسر کشور این

طیب خاطر را به مشتریان خود داده تا به راحتی خودرو مدنظر خود را انتخاب کنند. چراکه گارانتی محصولات رسمی کیا، هیوندای و کی جی در ایران توسط «هرمس خودرو» انجام می شود.

نیز روی آن نصب کرد. اما نسخه قدرتمند این مینیون جذاب کلاسیک و مدرن دارای دو موتور قوی برآش لس است که با باتری ۸۲ کیلووات - ساعتی لیتیوم - یونی می تواند حداکثر ۲۳۹ اسببخار قدرت (۲۵۰ کیلووات) و حداکثر ۵۵۰ نیوتون متر گشتاور را به چهار چرخ برساند. ID Buzz LWB دارای سیستم چهار چرخ محرک است که می تواند با یک بار شارژ کامل تا ۴۸۵ کیلومتر را پیماید. سیستم شارژ سریع باتری هادر ۳۰ دقیقه حداکثر ۸۰ درصد ظرفیت باتری ها را شارژ می کند.

فولکس واگن ID Buzz در دو نسخه SWB و LWB به بازار عرضه شده است. در نسخه SWB شاهد تعبیه یک موتور الکتریکی فوق قدرتمند از نوع برآش لس در محور عقب هستیم که با باتری لیتیوم - یونی ساخت کمپانی باناسونیک با ظرفیت ۷۷ کیلووات - ساعت می تواند حداکثر ۲۰۱ اسببخار قدرت (۱۵۰ کیلووات) و حداکثر ۳۱۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این مدل می تواند حداکثر با یک بار شارژ کامل ۴۰۰ کیلومتر را پیماید؛ هر چند می توان به صورت سفارشی باتری ۸۱ کیلووات - ساعتی را



مشخصات فنی مینیون «فولکس واگن»



رقابت بر سر حمل بار بدون توقف بالا گرفت؛

کامیون ها و تریلرها چگونه متحول می شوند؟

فناوری های جدید می توانند معادلات اقتصادی حمل بار را تغییر دهند؛ هر چند هزینه سرمایه گذاری، زیرساخت انرژی و شرایط بهره برداری همچنان تعیین کننده سرعت این تحول هستند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت کامیون و تریلر در جهان وارد مرحله ای شده است که دیگر نمی توان نوآوری های آن را تنها در افزایش قدرت موتور، ظرفیت حمل بار یا طراحی کابین خلاصه کرد. سازندگان بزرگ اکنون هم زمان روی چند محور کار می کنند؛ از توسعه قوای محرکه برقی و هیدروژنی تا کاهش مقاومت هوا، افزایش ظرفیت مفید بار، هوشمندسازی تریلر، سامانه های پیشرفته ترمز و حرکت خودکار در مسیرهای مشخص. نمایشگاه بین المللی خودروهای تجاری هانوفر نیز در تازه ترین دوره خود تصویری از همین رقابت ارائه کرد؛ رقابتی که هدف آن کاهش هزینه تمام شده حمل بار و افزایش بهره وری در طول عمر خودرو است.

کامیون برقی از مسیرهای شهری تا حمل و نقل بین شهری

یکی از مهم ترین تحولات این صنعت، توسعه کامیون های برقی برای مسیرهای طولانی است. در گذشته، محدودیت پیمایش، وزن باتری و زمان شارژ، استفاده از این خودروها را بیشتر به توزیع شهری و مسیرهای کوتاه محدود می کرد. اکنون افزایش ظرفیت ذخیره انرژی، بهبود بازده موتورهای برقی و بازطراحی شاسی و محور محرک، امکان استفاده از این فناوری را در بخش هایی از حمل و نقل بین شهری نیز فراهم کرده است. شرکت ولوو تولید انبوه نسل تازه ای از کامیون های برقی خود را آغاز کرده که در میان آن ها، یک کشنده ویژه مسیرهای طولانی با هر بار شارژ می تواند تا حدود ۷۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد. این سازنده همچنین برای برخی مدل های جدید برقی خود پیمایش حداکثر ۴۷۰ کیلومتر را اعلام کرده است. البته این ارقام به شرایط آزمون و پیکربندی خودرو وابسته اند و پیمایش واقعی با توجه به وزن بار، سرعت، شیب جاده، دمای محیط و استفاده از تجهیزات جانبی تغییر می کند.

در این میان، طراحی محل قرارگیری باتری ها نیز اهمیت زیادی پیدا کرده است. باتری بزرگتر به تنهایی به معنای محصول اقتصادی تر نیست؛ زیرا افزایش وزن آن ممکن است ظرفیت حمل بار را کاهش دهد. خودروسازان به همین دلیل می کوشند با بهینه سازی ساختار شاسی، محورها و محرک و چیدمان باتری، میان پیمایش، وزن خودرو و ظرفیت مفید بار تعادل ایجاد کنند. شرکت مان نیز در معرفی کشنده برقی تازه خود، بر همین رویکرد تمرکز کرده است. برای گونه ای از این کامیون، ظرفیت باتری ۶۴۴ کیلووات ساعت و پیمایش حداکثر ۷۲۰ کیلومتر اعلام شده است. این محصول همچنین از قابلیت شارژ با توان بالا بهره می برد. چنین مشخصاتی نشان می دهد که رقابت در بخش کامیون های سنگین برقی به تدریج از نمایش فناوری به سمت پاسخگویی به نیازهای عملیاتی ناوگان های حمل بار حرکت می کند

شارژر مگاواتی؛ کاهش زمان توقف کامیون یکی از موانع اصلی گسترش کامیون های برقی، مدت زمان مورد نیاز برای شارژ باتری است. در حمل و نقل تجاری، هر ساعت توقف می تواند بر برنامه تحویل بار، بهره برداری از راننده و درآمد ناوگان اثر بگذارد. به همین دلیل، توسعه شارژرهای فوق سریع با توان مگاواتی به یکی از محورهای اصلی سرمایه گذاری تبدیل شده است. در نمایشگاه هانوفر، چند سازنده بزرگ کامیون و یک مجموعه فعال در زیرساخت شارژ، قابلیت های سامانه شارژ مگاواتی را به نمایش گذاشتند. هدف این فناوری آن است که کامیون در زمان توقف برنامهریزی شده راننده، بخش قابل توجهی از انرژی مورد نیاز خود را دریافت کند. البته رسیدن به این هدف تنها به توان شارژر وابسته نیست؛ ظرفیت شبکه برق، توان پذیرش باتری، سامانه خنک کاری و دسترسی به ایستگاههای مناسب نیز باید هماهنگ باشند.

برآورد منتشر شده در این نمایشگاه نشان می دهد که اروپا برای توسعه گسترده حمل و نقل سنگین برقی، تا پایان دهه جاری به حدود ۲۵ هزار نقطه شارژ عمومی از نوع مگاواتی نیاز خواهد داشت. بنابراین، توسعه کامیون برقی بدون



در کامیون های برقی، اهمیت آبرودینامیک بیشتر نیز می شود؛ زیرا کاهش مصرف انرژی می تواند پیمایش را افزایش دهد و نیاز به شارژ را کاهش دهد. در مقابل، هر تغییر در شکل کابین و تریلر باید با ملاحظات ایمنی، پایداری، سهولت تعمیرات و مقررات ابعادی هماهنگ باشد.

همچنین سامانه های مدیریت هوشمند ناوگان با تحلیل مسیر، شیوه رانندگی، زمان توقف و وضعیت فنی خودرو، به شرکت ها کمک می کنند هزینه هر تن کیلومتر حمل بار را کاهش دهند. در چنین مدلی، مزیت رقابتی تنها از خرید کامیون جدید به دست نمی آید، بلکه به نحوه استفاده از داده ها و مدیریت کل زنجیره حمل و نقل نیز وابسته است.

آینده حمل و نقل سنگین؛ فناوری به تنهایی کافی نیست

تحولات جهانی نشان می دهد آینده کامیون و تریلر به یک فناوری واحد محدود نخواهد شد. کامیون های برقی برای برخی مسیرها و عملیات، هیدروژن برای کاربردهای خاص، موتورهای احتراقی کم مصرف برای بخش هایی از بازار و تریلرهای هوشمند برای افزایش بهره وری، می توانند در کنار یکدیگر توسعه یابند. انتخاب فناوری مناسب به مسافت، وزن بار، زیرساخت انرژی، قیمت سوخت و هزینه نگهداری بستگی دارد.

برای ایران نیز توجه به این تحولات باید از سطح معرفی محصولات فراتر برود. نوسازی ناوگان فرسوده، دسترسی به قطعات و خدمات پس از فروش، بهبود کیفیت جاده ها، توسعه مراکز تعمیراتی و ایجاد سازوکارهای تأمین مالی، پیش نیاز بهره گیری از فناوری های جدید هستند. در کنار آن، تولیدکنندگان داخلی می توانند با تمرکز بر کاهش وزن تریلر، بهبود ترمزها، پایش فشار باد تایر، طراحی آبرودینامیکی و مدیریت هوشمند ناوگان، بدون انتظار برای فراگیری شدن همه فناوری های نوظهور، گام های عملی بردارند.

در نهایت، آینده حمل و نقل سنگین نه فقط در موتورهای قدرتمندتر، بلکه در مجموعه ای از فناوری های هماهنگ شکل می گیرد؛ فناوری هایی که باید مصرف انرژی و هزینه عملیاتی را کاهش دهند، ایمنی را افزایش دهند و ظرفیت حمل بار را حفظ کنند. برنده این رقابت، سازنده ای نخواهد بود که صرفاً پیشرفته ترین فناوری را معرفی کند، بلکه شرکتی است که بتواند آن را با هزینه قابل قبول، زیرساخت مناسب و قابلیت اطمینان بالا به خدمت حمل و نقل تجاری درآورد.

عملکرد صحیح آن ها به کالیبراسیون حسگرها، کیفیت نرم افزار و شرایط محیطی وابسته است و نمی توان آن ها را جایگزین توجه راننده دانست.

دامپلر کامیون در محصولات تازه خود، سامانه های پیشرفته تری برای تشخیص خطر در تقاطع ها، پایش نقاط کور و کمک به رانندگی ارائه کرده است. برخی از این سامانه ها در سطح دوم رانندگی خودکار قرار می گیرند؛ به این معنا که می توانند در شرایط معین، بخشی از وظایف هدایت و کنترل سرعت را انجام دهند، اما راننده همچنان مسئول نظارت بر مسیر و کنترل خودرو است.

رانندگی خودکار؛ رقابت بر سر حمل بار بدون توقف رانندگی خودکار یکی دیگر از حوزه هایی است که آینده حمل و نقل سنگین را تحت تأثیر قرار می دهد. شرکت های فعال در این بخش در حال توسعه کامیون هایی هستند که بتوانند در محدودهای مشخص، به ویژه بزرگراه ها و مسیرهای لجستیکی کنترل شده، بخش عمده وظایف رانندگی را بدون دخالت مستمر انسان انجام دهند. در شهر بومر، شرکت چینی یوئی ای از کامیون برقی خودران با قابلیت رانندگی خودکار سطح چهار رونمایی کرد. در این سطح، خودرو می تواند در محدوده عملیاتی تعریف شده، بدون نیاز به دخالت راننده حرکت کند؛ اما این قابلیت به معنای امکان تردد بدون راننده در همه جاده ها و شرایط نیست. ورود چنین خودروهایی به بازارهای جدید نیز به مجوزهای قانونی، زیرساخت ارتباطی و اثبات ایمنی در شرایط واقعی وابسته است.

از نظر اقتصادی، رانندگی خودکار می تواند در آینده بر بهره برداری از ناوگان، برنامه ریزی مسیر و هزینه های عملیاتی اثر بگذارد. با این حال، هزینه توسعه و نگهداری سامانه ها، مسئولیت حقوقی حوادث و نیاز به نظارت انسانی از جمله مسائلی هستند که سرعت گسترش آن را تعیین می کنند.

آبرودینامیک و کاهش هزینه حمل بار در کنار فناوری های پرهزینه، بهبود طراحی بدنه همچنان یکی از راه های موثر کاهش مصرف انرژی است. طراحی کابین با مقاومت هوای کمتر، پوشش مناسب فضایی میان کشنده و تریلر، اصلاح بخش های جانبی و بهینه سازی جریان هوا در عقب مجموعه می تواند در مسیرهای طولانی به کاهش مصرف سوخت یا برق کمک کند.

نوربالا

شرکت ولوو تولید انبوه نسل تازه ای از کامیون های برقی خود را آغاز کرده که در میان آن ها، یک کشنده ویژه مسیرهای طولانی با هر بار شارژ می تواند تا حدود ۷۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد

را پیش از تبدیل شدن به توقف ناخوaste شناسایی کند. برای شرکت های حمل و نقل، این قابلیت از نظر کاهش هزینه تعمیرات، جلوگیری از تأخیر در تحویل بار و افزایش دسترسی پذیری ناوگان اهمیت دارد. همچنین ارتباط مستقیم میان سامانه های کامیون و تریلر، امکان هماهنگی بهتر ترمزگیری و تشخیص خطر را فراهم می کند. شرکت فناوری زاف در تازه ترین برنامه توسعه خود، بر ایجاد سامانه ایمنی یکپارچه برای کامیون و تریلر تأکید کرده است. در این ساختار، داده های دوربین ها و حسگرهای راداری دو بخش با یکدیگر ترکیب می شوند تا تصویری کامل تر از محیط اطراف مجموعه به دست آید. این رویکرد می تواند نقاط کور را کاهش دهد و تشخیص موانع را در جاده، تقاطع ها و محوطه های بارگیری بهبود بخشد.

ایمنی فعال؛ از هشدار تا مداخله خودکار فناوری های ایمنی کامیون نیز از سامانه های هشداردهنده ساده فراتر رفته اند. در نسل تازه تجهیزات، سامانه های می توانند با تحلیل اطلاعات محیط، در صورت تشخیص خطر، علاوه بر هشدار به راننده در ترمزگیری یا کنترل حرکت خودرو مداخله کنند. تشخیص عابر پیاده و دوچرخه سوار، هشدار نقاط کور، کنترل هوشمند فاصله با خودرو جلویی و کمک به حفظ مسیر از جمله قابلیت هایی هستند که به تدریج گسترش می یابند. در کامیون های سنگین، این فناوری ها به دلیل وزن زیاد و فاصله ترمزگیری طولانی اهمیت ویژه ای دارند. با این حال،

سرمایه گذاری هم زمان در شبکه برق و زیرساخت شارژ، با محدودیت مواجه می شود.

هیدروژن؛ گزینه ای برای مسیرهای طولانی در کنار باتری، هیدروژن نیز به عنوان یکی از گزینه های تأمین انرژی کامیون های سنگین مطرح است. در این فناوری، پیل سوختی با استفاده از هیدروژن، برق تولید می کند و موتور برقی را به حرکت درمی آورد. مزیت بالقوه این روش، امکان پیمایش طولانی و کاهش زمان توقف برای تأمین انرژی است؛ هر چند هزینه تولید هیدروژن کم کربن، زیرساخت توزیع و بازده کل زنجیره انرژی همچنان از چالش های اصلی آن به شمار می روند.

شرکت دامپلر کامیون از کامیون هیدروژنی نسل تازه خود با نام نکست جی ان ۲ رونمایی کرده است. این خودرو برای استفاده از هیدروژن مایع طراحی شده و سازنده آن پیمایش بیش از هزار کیلومتر را با مخزن پر و در شرایط بار کامل اعلام کرده است. برنامه اعلام شده شرکت، تولید محدود اولیه و به کارگیری ۱۰۰ دستگاه در عملیات مشتریان از پایان سال جاری میلادی است. این برنامه به معنای فراگیری شدن فوری فناوری نیست، بلکه مرحله ای برای ارزیابی عملکرد خودرو در شرایط واقعی حمل و نقل محسوب می شود.

در ارزیابی این فناوری باید به تفاوت میان هیدروژن تولید شده با منابع کم کربن و هیدروژن حاصل از سوخت های فسیلی نیز توجه کرد. میزان کاهش انتشار آلاینده ها به روش تولید هیدروژن و انرژی مصرف شده در فرآیند آن بستگی دارد. از این رو، هیدروژن هنوز جایگزینی قطعی برای همه کاربردها نیست و احتمال دارد در برخی مسیرهای طولانی و عملیات سنگین، در کنار کامیون های برقی باتری محور مورد استفاده قرار گیرد

تریلر هوشمند؛ حلقه تازه بهره وری بخش مهمی از تحول حمل و نقل سنگین به فناوری هایی مربوط است که روی خود تریلر نصب می شوند. تریلر دیگر صرفاً محفظه ای برای حمل بار نیست؛ بلکه می تواند به مجموعه ای از حسگرها، سامانه های ترمز الکترونیکی، تجهیزات پایش وضعیت و ارتباطات دیجیتال مجهز شود. این تجهیزات اطلاعاتی درباره فشار باد تایرها، وضعیت محور، دمای بخش های مختلف، عملکرد ترمز و شرایط بار در اختیار راننده و مدیر ناوگان قرار می دهند.

پایش پیوسته وضعیت تریلر می تواند خرابی های احتمالی



نسخه آپشنال نیز با قیمت ۱۴ میلیارد و ۵۲ میلیون و ۲۴۲ هزار تومان در اختیار منتخبان قرار می‌گیرد. براساس شرایط اعلامی، تحویل هر دو نسخه برای هفته پایانی آذرماه ۱۴۰۵ برنامه‌ریزی شده‌است. خریداران می‌توانند این خودرو را با ترم داخلی قهوه‌ای یا مشکی و در دو رنگ بدنه مشکی متالیک و خاکستری متالیک انتخاب کنند.

بهمن‌موتور همچنین جریمه تاخیر در تحویل خودرو را ماهانه ۳ درصد تعیین کرده‌است. بنابراین متقاضیان منتخب باید در بازه زمانی مشخص‌شده، با مراجعه به سامانه فروش شرکت، نسبت به تکمیل فرآیند خرید اقدام کنند.

شرکت بهمن‌موتور جزئیات مرحله تکمیل ثبت‌نام و پرداخت وجه‌هاوال‌اج‌مدل ۲۰۲۶ را برای برگزیدگان چهاردهمین دوره‌عرضه محصولات این شرکت اعلام کرد.

مطابق بخشنامه منتشرشده، منتخبان این خودرو از ساعت ۱۶ روزه‌شنبه، ۲۵ مهرماه تا ساعت ۱۶ روز پنجشنبه، ۳۰ مهرماه ۱۴۰۵ فرصت دارند تا با ورود به سامانه فروش گروه بهمن به نشانی sale.bahman.ir، مراحل نهایی ثبت‌نام و واریز وجه را انجام دهند.

هاوال‌اج‌مدل ۲۰۲۶ در این طرح فروش با دو سطح تجهیزات، شامل نسخه معمولی و نسخه آپشنال عرضه می‌شود. بهای اعلام‌شده برای نسخه معمولی ۱۳ میلیارد و ۸۶۶ میلیون و ۹۳۷ هزار تومان است.



آغاز تکمیل وجه‌هاوال
«اچ‌۹» مدل ۲۰۲۶
ویژه منتخبان بهمن‌موتور

تحلیل



احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

شرایط فروش دو مدل تویوتا از سوی «نیلان خودرو» اعلام شد

همچنین شماره تلفن همراه ثبت‌شده و اطلاعات هویتی و نشانی متقاضی باید صحیح و متعلق به خود او باشد. تحویل خودروها مطابق موعد اعلام‌شده در جدول و با توجه به شرایط موجودی رنگ در زمان تحویل انجام خواهد شد. برای کسب اطلاعات بیشتر و پیگیری مشکلات احتمالی، متقاضیان می‌توانند با شماره ۰۲۱۹۲۰۰۸۸۱۲ تماس بگیرند یا به وب‌سایت رسمی نیلان خودرو مراجعه کنند.

به نشانی app.nilankhodro.com انجام می‌شود. بر اساس بخشنامه، ظرفیت این طرح فروش محدود است و اولویت تحویل خودروها با متقاضیانی خواهد بود که زودتر وجه خودرو را واریز کنند. قیمت‌های اعلام‌شده قطعی هستند و هزینه‌های قانونی از جمله مالیات و شماره‌گذاری در آن‌ها لحاظ شده‌است.

پرداخت وجه باید از طریق کارت بانکی متعلق به شخص متقاضی انجام شود.

شرکت نیلان خودرو به مناسبت سالگرد تأسیس خود، شرایط فروش محدود دو خودرو تویوتا کرولا کراس هیبرید و کرولا الیت هیبرید مدل ۲۰۲۶ را اعلام کرد. شرکت نیلان خودرو شمس در بخشنامه جدید خود، فروش تویوتا کرولا کراس هیبرید و کرولا الیت هیبرید مدل ۲۰۲۶ را با قیمت قطعی اعلام کرده‌است. ثبت‌نام این طرح از ۲۶ مهر ۱۴۰۵ از طریق نمایندگی‌های مجاز و سامانه آنلاین شرکت

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱٫۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج‌نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت‌نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما ۷X (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما ۵S پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما ۵۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱٫۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو L۸ (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند‌خان‌سahara (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند‌خان‌سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T -توربو ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیاسپورتیج۴ سبلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراندویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID CROZZ PURE PLUS ۴۰ (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID UNiX اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس ID UNiX پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تی‌راک ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سانتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای النترا ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX۵۰- (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر ۲٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آل‌تیمه (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نيسان پاترول ۶ سبلندر ۳٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
ویا‌فری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هاوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۰۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۵۷۵	۵	▼
سایناS (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۷۱۰	۰	
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۸۹۰	۱۵	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک میلیارد و ۸۱۰	۱۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۴۵۰	۳۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	یک میلیارد و ۷۸۵	۱۰	▲
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۹۱۰	۵	▼
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۴۰۰	۶۰	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۹۲۰	۱۰	▲
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک میلیارد و ۶۸۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک میلیارد و ۷۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۶۵۵	۵	▲
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۶۷۰	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۵۹۵	۱۰	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۹۱۰	۱۰	▲
شاهین اتومات (بدون ماشین‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۹۸۵	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون ماشین‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۶۴۰	۵۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بامشین‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۶۸۰	۵۰	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▼
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۲۰	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۴۰	۶۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۴۰	▼
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۸۵۵	۵۵	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۷۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۷۹۰	۶۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۱۴۵	۷۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۴۰۰	۳۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ی (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۶۴۵	۳۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ی (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۹۷۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۱۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۳ میلیارد و ۸۳۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۳۰۰	۷۰	▲
دنایلس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۸۹۰	۲۰	▼
دنایلس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۹۴۰	۲۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۸۷۰	۵	↓
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۹۴۵	۲۵	▼
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۸۳۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
راناپلاس (تورم عقب کلسای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۰۵	۱۵	▼
راناپلاس (تورم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۳۴۰	۳۵	▼
ری‌ر۱۰٫۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۴۰	▼
وانتا آریسان (بامشین‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۷۰۰	۱۵	▼



عرضه خارج از شبکه ۴۴ هزار تن روغن موتور در یزد



«فرمانده انتظامی استان یزد از کشف پرونده عرضه خارج از شبکه ۴۴ هزار تن روغن موتور به صورت قاچاق توسط یک شرکت در این استان خبر داد. به گزارش «مهر» سردار احمد نگهبان اظهار داشت: «کار آگاهان پلیس امنیت اقتصادی استان یزد با انجام کارهای فنی و اطلاعاتی از اقدامات غیرقانونی شرکتی که در زمینه پالایش فرآورده‌های نفتی فعالیت دارد، مطلع شدند و به بررسی موضوع پرداختند.» وی افزود: «پس از هماهنگی‌های قضایی و در بررسی سامانه‌های مربوطه مشخص شد این شرکت

پس از دریافت سهمیه ۴۴ هزار تن روغن موتور اقدام به عرضه خارج از شبکه آن به صورت قاچاق کرده که کارشناسان ارزش آن را حدود ۱۱ همت بیان کردند.» فرمانده انتظامی استان یزد گفت: «در این خصوص اقدامات قانونی انجام و مدیر شرکت پس از تشکیل پرونده به دادسرا معرفی شد.» سردار نگهبان در خاتمه ضمن اشاره به سوءاستفاده برخی افراد از وضعیت اقتصادی و بازار جهت کسب در آمد نامشروع گفت: «شهروندان هرگونه اخبار و اطلاعات در این زمینه را با پلیس امنیت اقتصادی به شماره ۳۰۱۱۰ یا ۱۱۰ به میان بگذارند.»

صنعت روانکار به دنبال راهی برای نجات است

بحران کم‌سابقه در بازار روغن پایه جهان



«در بخش روغن‌های پایه گروه III که امروزه نقش حیاتی در تولید نسل جدید روغن موتورهای خودروهای سواری دارند، شرایط به مرحله‌ای رسیده که بسیاری از شرکت‌ها برای حفظ تولید به دنبال راهکارهای اضطراری هستند. بر اساس گزارش Lubes & Greases، اختلال در زنجیره تامین روغن‌های پایه به حدی گسترده بوده که بسیاری از تولیدکنندگان روانکار در جست‌وجوی منابع جایگزین با بازارهایی مواجه شده‌اند که تقریباً تمام ظرفیت آن‌ها از پیش فروخته شده است. حتی گزینه‌هایی مانند روغن‌های پایه باز تصفیه‌شده یا پلی‌آلفاآلکین‌ها (PAO) نیز نتوانسته‌اند به‌عنوان راه‌حل کامل بحران عمل کنند؛ زیرا خود این محصولات نیز با محدودیت عرضه مواجه بوده‌اند

در چنین شرایطی، یکی از مهم‌ترین اقدامات حمایتی از سوی Amer-ican Petroleum Institute (API) انجام شد. این نهاد با فعال کردن برنامه «مجزو موقت اضطراری» یا Emergency Provisional Li-censing به تولیدکنندگان روانکار اجازه داد در برخی روغن موتورهای دارای مجوز، بدون طی کامل روال معمول آزمایش‌ها، از روغن‌های پایه جایگزین استفاده کنند؛ مشروط بر آن که بتوانند ثابت کنند تغییر انجام‌شده بر عملکرد محصول تأثیری منفی نخواهد داشت. این برنامه پیش‌تر نیز در شرایط اضطراری مشابه مورد استفاده قرار گرفته بود. از جمله پس از آسیب‌دیدگی پالایشگاه‌های روغن پایه آمریکا در جریان توفان‌های سهمگین یا بحران یخ‌بندان تگزاس در سال ۲۰۲۱ که زنجیره تولید افزودنی‌های روانکار را مختل کرده بود. اما ابعاد بحران کنونی به مراتب گسترده‌تر ارزیابی می‌شود. منشأ اصلی بحران به توقف صادرات سه تولیدکننده بزرگ روغن پایه گروه III در منطقه خلیج فارس بازمی‌گردد؛ یعنی مجتمع Pearl GTL متعلق به مشارکت Shell و QatarEnergy در قطر، پالایشگاه

را دارند باید اطلاعات دقیقی درباره علت کمبود مواد اولیه، تلاش‌های انجام‌شده برای یافتن منابع جایگزین، مدت‌زمان مورد انتظار بحران و همچنین مستندات فنی مربوط به عملکرد فرمول جدید ارائه کنند. در صورت پذیرش درخواست، شرکت‌ها ۶ ماه فرصت خواهند داشت آزمایش‌های استاندارد مورد نیاز را تکمیل و نتایج را ارائه کنند. جالب آن‌که در ماه‌های ابتدایی بحران، استقبال از این برنامه چندان گسترده نبود. API این مجوز را در ۲۵ مارس فعال کرد، اما تا اواسط اوت تنها ۱۲ درخواست دریافت شده بود. با طولانی‌تر شدن بحران و نامشخص ماندن زمان بازگشت ظرفیت‌های از دست رفته، تعداد درخواست‌ها به سرعت افزایش یافت و طی یک ماه بیش از ۲۴ درخواست جدید ثبت شد. API اعلام کرده حدود ۸۰ درصد درخواست‌های دریافت‌شده مورد تأیید قرار گرفته‌اند

ADNOC در الرویس امارات و تاسیسات Bapco در بحرین. بسته شدن تنگه هرمز به روی کشتی‌های تجاری و آسیب دیدن برخی از این تاسیسات باعث شد بخش قابل توجهی از عرضه جهانی روغن پایه گروه III از بازار حذف شود. این سه مجموعه روی هم بیش از ۲۰ درصد ظرفیت جهانی تولید این گروه روغن پایه را در اختیار دارند اهمیت روغن پایه گروه III در سال‌های اخیر به‌طور چشمگیری افزایش یافته است. بسیاری از روغن موتورهای مدرن با گریدهای ویسکوزیته بسیار پایین مانند ۰۰W-۸ و ۰W-۱۶ بدون استفاده از این روغن‌های پایه عملاً قابل تولید نیستند. به همین دلیل، هرگونه اختلال در عرضه آن‌ها مستقیماً بازار روانکار خودروهای سواری را تحت تأثیر قرار می‌دهد طبق ضوابط API، شرکت‌هایی که قصد استفاده از مجوز اضطراری

هم‌زمان نشانه‌های کمبود در بازارهای مختلف جهان نیز آشکار شده است. برخی تولیدکنندگان ناچار به کاهش تولید روغن موتورهای خودروهای سواری شده‌اند و تعدادی از خودروسازان بزرگ نیز درباره احتمال کمبود محصولات هشدار داده‌اند. بر اساس این گزارش، Toyota و Nissan در ماه مه به شبکه نمایندگی‌های خود درباره محدودیت احتمالی تامین روانکارها اطلاع‌رسانی کرده‌اند پیامدهای بحران تنها به تولیدکنندگان محدود نشده است. در ژاپن، افزایش سفارش‌های احتیاطی از سوی برخی توزیع‌کنندگان و مصرف‌کنندگان باعث شده تحویل کالا به مشتریان عادی با تأخیر مواجه شود. در اروپا نیز تولیدکنندگان از دو واکنش مهم بازار خبر می‌دهند: افزایش فاصله تعویض روغن از سوی مصرف‌کنندگان و حرکت برخی خریداران به سمت روغن موتورهایی با سطح عملکرد پایین‌تر. برخی خودروسازان نیز فرمول محصولات اصلی خود را تغییر داده یا روغن‌هایی با سطوح عملکرد پایین‌تر را در کنار محصولات استاندارد قبلی عرضه کرده‌اند

با این حال، نگرانی‌ها همچنان پابرجاست. کارشناسان API هشدار داده‌اند که در صورت ادامه اختلال‌ها، اوج بحران می‌تواند در فاصله ماه‌های نوامبر تا ژانویه رقم بخورد. این ارزیابی حتی بر این فرض استوار است که تنش‌ها در منطقه در آینده نزدیک فروکش کند. نکته نگران‌کننده برای بازار آن است که وضعیت جنگ و همچنین امکان بازگشایی کامل تنگه هرمز هنوز با ابهامات زیادی روبه‌رو است از این منظر، بحران کنونی تنها یک چالش مقطعی برای صنعت روانکار نیست، بلکه آزمونی جدی برای تاب‌آوری زنجیره جهانی تامین روغن پایه به‌شمار می‌رود؛ زنجیره‌ای که مشخص شده وابستگی آن به چند قطب محدود تولید، بیش از آن چیزی است که بسیاری از فعالان بازار تصور می‌کردند

کامپانته

دانلود کاتالوگ

KMCEAGLE HEV



خودرو می‌بخشد. در نمای عقب چراغ‌های پیوسته شکل جدیدتری به‌خود گرفته که با بار یک شدن آن و حجم ویژه بسیار خاص روی در صندوق عقب و اسپویلر نسل جدید فعال به سبک پورشه؛ نمای زیبایی را به این فست‌بک اسپرت می‌بخشد. قوی‌ترین نسخه پانامرای جدید که توربو-ای هیبریدی است از یک موتور ۸ سیلندر وی‌شکل ۴ لیتری توین-توربوشارژ به‌همراه یک موتور الکتریکی نسل جدید بهره می‌گیرد که ۶۷۱ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۹۳۰ نیوتون‌متر گشتاور را به صورت ترکیبی فراهم می‌آورد.

۲۴ نوامبر سال ۲۰۲۵ میلادی بود که کمپانی پورشه از نسل جدید پانامرا موسوم به ۹۷۲ GT رونمایی کرد. پانامرا نسل سوم از نظر طراحی کمی از نسل دوم به‌روزتر است؛ به عبارت دیگر استفاده از خطوط تیز در کنار سطوح سیال سبب شده است تا پانامرای جدید، اسپرت‌تر و در عین حال تنومندتر از نسل قبلی خود باشد. زبان جدید طراحی پورشه به‌خوبی در نمای جلو و عقب این سدان فست‌بک به‌نمایش گذاشته شده که چراغ‌های جلو با LEDهای چهارگانه و بزرگ‌تر شدن کاسه چراغ جلو با خطوط تیز روی کاپوت چهره فوق‌تهاجمی و اسپرتی به این



نگاهی به پورشه پانامرای جدید

تلگرام

Telegram

بازگشت پر قدرت کوپه‌ها به بازار

بیش از یک دهه است کلاس کراس‌اوورها و اس‌یووی‌ها در بازار خودرو جهانی طرفداران بسیاری پیدا کرده و هر روز شاهد معرفی یک مدل جدید در این کلاس هستیم. اما بررسی‌ها نشان می‌دهد تا پنج سال آینده شاهد یک روند معکوس برای این دسته از خودروها خواهیم بود. به‌طوری که مرسدس‌بنز کوپه جدیدش با نام CLE را به بازار عرضه کرده و به‌ام در حال به‌روزرسانی Z4 و سری ۸ است. این مهم به خوبی نشان می‌دهد که جایگاه کوپه‌ها و سدان‌ها در بازار همچنان حفظ شده است. حال سوال این است که آیا سدان‌ها و کوپه‌ها می‌توانند بار دیگر به جایگاه حقیقی‌شان بازگردند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

جایگاه کراس‌اوورها و اس‌یووی‌ها بعد از گذشت یک دهه و تولید مدل‌های متنوع تا حدی تقویت شد. با این حال فضای پارک کمتر، مصرف سوخت بهینه‌تر و امکان قابلیت حرکت در سرعت‌های بالا، سه پارامتری هستند که جایگاه سدان‌ها و کوپه‌ها را همچنان در بازار حفظ کرده و آن را تقویت می‌کند. این مهم به معنای رشد جایگاه تمام کلاس‌های خودرو در بازارهای جهانی است.

بزدانی

این که تصور شود کراس‌اوورها و اس‌یووی‌ها قرار است پس از گذشت دو دهه به یک‌باره حذف شوند، کاملاً نادرست است. با این حال امروزه به بلندقامتان اهمیت زیادی داده شده و بهتر است برای توازن در بازار، کلاس محبوب سدان‌ها و کوپه‌ها نیز مورد توجه قرار گیرد. این مساله سبب رقابتی‌تر شدن بازار خودرو جهانی می‌شود.

اشرفی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

ضعف در طراحی خودرو

خودرو چینی مدل ۱۳۹۸ دارم که حدود ۳۰ هزار کیلومتر کار کرده است. چندی پیش حین حرکت در سرعت‌های بیشتر از ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت، صدای بسیار زیادی از بخش عقب خودرویم به گوش می‌رسید. با مراجعه به صافکاری، شخص مکانیک درهای خودرو را رگلاژ کرد؛ اما مشکل مذکور برطرف نشد. بار دیگر با مراجعه به نمایندگی مربوطه و بررسی تکنسین نمایندگی، مشخص شد که این صدا به ضعف در طراحی ستون‌های C خودرو مربوط می‌شود و راه‌حلی برای برطرف کردن آن وجود ندارد.

۰۹۳۷*۱۳۴۷*۰۹۳۷

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۹۱

گزینه ۱	۳۰ درصد
گزینه ۲	۴۰ درصد
گزینه ۳	۳۰ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام یک از مدل‌های زیر برای استفاده خانوادگی گزینه مناسب‌تری هستند؟

در پاسخ به این پرسش ۳۰ درصد به گزینه یک یعنی سدان‌ها و ۴۰ درصد به گزینه دوم یعنی کراس‌اوورها و ۳۰ درصد به گزینه سوم یعنی پیکاپ‌ها رأی داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۵۹۲
کدام یک از موارد زیر در صورت بازبینی می‌تواند منجر به افزایش ایمنی رانندگی در کشور شود؟

۱- ممنوعیت رانندگی افراد ۶۰ سال به بالا
۲- سخت‌گیری بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی در مورد رانندگی جوانان زیر ۱۸ سال

«TRD PRO»، چاشنی اسپرت سکویا؛

چگونه «تویوتا» بازار خودرو آمریکا را تحت تأثیر قرار داد؟



سکویا از جمله اس‌یووی‌های فول‌سایز آفرودی است که کمپانی تویوتا به منظور سهم بیشتر در بازار ایالات متحده آن را به تولید رساند. در حقیقت سکویا بعد از لندکروز به عنوان محبوب‌ترین اس‌یووی فول‌سایز تویوتا شناخته می‌شود. تا به امروز سه نسل از سکویا روی خط تولید تویوتا قرار گرفته که ۲۵ ژانویه سال ۲۰۲۲ میلادی تویوتا به صورت رسمی از سومین نسل آن رونمایی کرد.

استایل تنومند و اسپرت

نسل سوم این خودرو فول‌سایز اس‌یووی بر پایه پلت‌فرم جدید TNGA GA-F شکل گرفته است. زبان جدید طراحی کمپانی تویوتا به خوبی در این بلندقامت فول‌سایز دیده می‌شود. از نظر طراحی پروفیل خودرو با خطوط تیز روی گل‌گیرهای جلو و عقب حجم خاصی را ایجاد کرده که با مجموع سطوح و فرم‌های تخت و رینگ‌های ۲۰ اینچی فورج TRD کاراکتر فوق‌جذاب و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. سکویا در ظاهر بسیار مشابه پیکاپ آفرودی محبوب تویوتا یعنی تاکومای جدید است. به بیان دیگر فرم پوزه جلو مشابه تاکوما است؛ پوزه متورم و چراغ‌های بزرگ مشابه قطره اشک و فرم LED ال شکل و جلو پنجره ۶ ضلعی بر عیض، چهره کاملاً تنهاجمی از سکویا را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب نیز برخلاف نسل قبلی دیگر شاهد طراحی کسل‌کننده نیستیم؛ زیرا چراغ‌های کشیده با فرم LED ال شکل کاملاً زیبا به نظر می‌رسد.

فضای داخلی مدرن و لوکس

در زمان ورود به کابین سکویا جدید نخستین پارامتری که بسیار جلب توجه می‌کند، نوع سبک طراحی جدید این خودرو است. به بیان دیگر نمایشگر ۱۴ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) مقابل راننده فضای کاملاً مدرنی را فراهم آورده است. استفاده از مترتال با کیفیت و چرم و تلفیق چوب و نورپردازی داخلی و سقف پانوراما فضای داخلی را بسیار دلنشین جلوه می‌دهد. طراحی داشبورد مینیمال و با درجه‌های عمودی سیستم تهویه مطبوع کاملاً جذاب و جدید است. از مهم‌ترین امکانات رفاهی سکویا می‌توان به سیستم تهویه مطبوع دوگانه مجزا برای سرنشینان عقب، ۱۰ ایربگ، سیستم هشدار نقاط کور، سامانه هشدار انحراف از مسیر، سامانه پیشرفته جلوگیری از برخورد، دوربین ۳۶۰ درجه، باز شدن در عقب به صورت اتوماتیک و سیستم پارک هوشمند و راهاندازی خودرو روی گوشی و... اشاره کرد.

مشخصات فنی

قلب تپنده تویوتا سکویا را یک موتور ۶ سیلندر با آرایش وی‌شکل ۳.۵ لیتری توین توربوشارژر تشکیل می‌دهد. این موتور بنزینی با هماهنگی

قیمت

سکویای جدید ارزشی برابر با ۵۰ هزار دلار دارد که اگر قیمت TRD PRO را نیز سفارش دهید، باید ۷۸ هزار و ۳۹۵ دلار برای آن هزینه کنید.



پیامک

SMS

محبوب شدن سیستم ترمز

خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۵ مدل ۱۳۹۶ دارم و مدتی است موقع ترمزگیری، از کف خودرو صدای عجیبی به گوش می‌رسد و مانند این است که کف آن به مانعی گیر کرده باشد؛ مشکل چیست؟

کامپنیا-کرج

این حالت به سه دلیل کلی در خودرو رخ می‌دهد. نخست این که در صورت خراب شدن یا ایراد پیدا کردن دیسک ترمز، هنگام ترمزگیری در اثر سایش لنت با سطح دیسک صدا یا لرزش ایجاد خواهد شد. بنابراین نیاز است که در زمان تعویض لنت ترمز، تکنسین وضعیت دیسک را نیز به لحاظ فنی بررسی کند. همچنین در صورت استفاده از لنت ترمز بی کیفیت، در زمان ترمزگیری ارتعاش یا صدای عجیبی از خودرو به گوش خواهد رسید و در این صورت باید آن را تعویض کنید. همچنین در صورت تمام شدن لنت ترمز، در زمان ترمزگیری به دلیل برخورد فلز لنت با سطح دیسک ترمز صدا و ارتعاش به گوش خواهد رسید؛ بنابراین برای پیشگیری از خرابی دیسک بهتر است هرچه سریع‌تر به بررسی لنت‌های ترمز بپردازید. لازم به ذکر است برای انجام هر گونه تعویض و تعمیر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

ساختار سیستم تعلیق قابل تنظیم

در بسیاری از خودروهای وارداتی سیستمی وجود دارد که از ارتفاع خودرو را تغییر می‌دهد؛ این سیستم چگونه کار می‌کند؟

رسولی-تهران

سیستم تعلیق خودرو از مهم‌ترین سیستم‌ها در تامین آسایش و آرامش سرنشینان است. این سیستم از بدو تولید خودرو تا کنون تغییرات مهمی داشته که بهترین نوع آن سیستم تعلیق هیدروپنوماتیک است. در گذشته از سیال روغن در کمک‌فرها استفاده می‌شد، اما امروزه در سیستم تعلیق هیدروپنوماتیک از سیال هوا یا گاز استفاده می‌شود. سیستم تعلیق هیدروپنوماتیک از تعدادی سیلندر گاز، سنسور کنترل ارتفاع، سوئیچ تنظیم ارتفاع، ECU کنترل تعلیق، سوپاپ کنترل ارتفاع و کمپرسور تشکیل شده است. در این سیستم راننده می‌تواند با توجه به وضعیت جاده سیستم تعلیق را تنظیم کند. ECU سیستم تعلیق با دریافت اطلاعاتی از قبیل وزن سرنشینان، ارتعاشات وارده، شیب جاده و... ارتفاع خودرو را در بهترین حالت ممکن تنظیم می‌کند. در زمان افزایش بار، ECU برای جبران ارتفاع کاسته‌شده سوپاپ‌های کنترل ارتفاع را باز کرده و ارتفاع را مجدداً تنظیم می‌کند. در مواقعی که راننده قصد افزایش یا کاهش ارتفاع را دارد با فشردن کلید کنترل ارتفاع دستوری را برای ECU ارسال می‌کند. دستور ارتعاشی به ECU اگر برای افزایش ارتفاع باشد، ECU کمپرسور و سوپاپ‌های کنترل ارتفاع را فعال کرده و میزان ارتفاع را بر اساس دستور راننده تنظیم می‌کند. اگر دستور برای کاهش ارتفاع باشد ECU سوپاپ‌های کنترل ارتفاع را فعال کرده و میزان گاز موجود در سیلندر کمک‌فنر را تخلیه و ارتفاع را کاهش می‌دهد. این سیستم تأثیر بسزایی در ایمنی و آسایش سرنشینان در سال‌های اخیر داشته است. همچنین بسیاری از مالکان خودروهای چینی و مونتاژ داخلی، در صدد نصب سیستم تعلیق پنوماتیکی قابل تنظیم بر می‌آیند. این سیستم نه تنها خرابی‌های بسیاری دارد، بلکه مشابه سیستم تعلیق خودروهای وارداتی نخواهد بود. زیرا سیستم تعلیق خودروهای وارداتی از نمونه‌های OEM استفاده می‌کنند و به مراتب کیفیت و دقت بالاتری نسبت به نمونه‌های افترمارکت دارند. بنابراین سیستم تعلیق قابل تنظیم خودروهای وارداتی از نظر عملکرد و کیفیت با آنچه در افترمارکت وجود دارد، تفاوت‌های بسیاری دارند.



کشف محموله ۵۰ میلیارد ریالی لاستیک قاچاق در اصفهان

فرماندهی انتظامی استان اصفهان از شناسایی و کشف ۵۰ حلقه لاستیک قاچاق ویژه خودروهای سنگین در یکی از انبارهای جنوب اصفهان به ارزش ۵۰میلیارد ریال خبر داد. سرهنگ مهدی سبحانی فر در گفت‌وگو با «مهر» اظهار کرد: «در ادامه اجرای طرح‌های مقابله با قاچاق کالا و پرخورد یا فعالیت‌های غیرقانونی در حوزه اقتصاد، ماموران پلیس امنیت اقتصادی با انجام اقدامات اطلاعاتی از دبوی لاستیک‌های قاچاق در یکی از انبارهای واقع در جنوب شهرستان اصفهان مطلع شدند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان افزود: «پس از دریافت این گزارش، موضوع به‌صورت ویژه در دستور کار ماموران قرار گرفت و با هماهنگی

رشد مداوم قیمت مواد اولیه، فشار بر تولیدکنندگان را تشدید کرد؛

افزایش هزینه تولیدتایر در بازار جهانی



بازار جهانی لاستیک خودرو در یک ماه اخیر با افزایش هزینه مواد اولیه، نوسان قیمت کائوچوی طبیعی و تغییر سیاست قیمت‌گذاری تولیدکنندگان روبه‌رو شده است. در حالی که برخی شرکت‌های چینی افزایش قیمت محصولات خود را در دستور کار قرار داده‌اند، کاهش مقطعی نرخ مواد اولیه در بازار چین نشان می‌دهد روند صعودی قیمت تایر با محدودیت تقاضا نیز مواجه است.

افزایش هزینه تولید، محرک اصلی بازار بررسی تحولات بازار جهانی تایر در فاصله اواخر شهریور تا نیمه مهرماه نشان می‌دهد، فشار هزینه‌ای همچنان یکی از مهم‌ترین چالش‌های تولیدکنندگان لاستیک است. کائوچوی طبیعی، کائوچوی مصنوعی، دوده صنعتی و مواد شیمیایی از نهاده‌های اصلی تولید تایر هستند و تغییر قیمت آن‌ها، با توجه به سهم قابل توجه‌شان در هزینه تمام‌شده، بر سیاست فروش شرکت‌ها اثر می‌گذارد.

براساس گزارش منتشرشده در ۱۰ اکتبر ۲۰۲۶، قیمت قرارداد اصلی کائوچوی طبیعی در بورس آتی شانگهای اکتبر به حدود ۲۰ هزار و ۱۴۵ یوان در هر تن رسید که از رشد بیش از ۲۸ درصدی آن از ابتدای سال حکایت دارد. همچنین بیش از ۶۰ شرکت تایرسازی چین در سال جاری افزایش قیمت محصولات خود را اعلام کرده‌اند و میزان تعدیل قیمت‌ها در اطلاعیه‌های منتشرشده عموماً بین ۵ تا ۵ درصد بوده است. این روند بیانگر آن است که افزایش هزینه تولید، به‌تدریج به بازار محصول نهایی منتقل می‌شود.

کائوچوی طبیعی؛ عامل تعیین‌کننده در نوسان قیمت

یکی از مهم‌ترین تحولات بازار در ماه اخیر، تداوم قیمت‌های بالای کائوچوی طبیعی در کنار نوسان معاملات بوده است. براساس داده‌های کنسرسيوم بین‌المللی کائوچو، در نهم اکتبر قیمت شاخص منطقه‌ای این محصول به ۲۶۸.۲۵ سنت آمریکا به ازای هر کیلوگرم رسید. همچنین قیمت فیزیکی کائوچوی گریسد آراس اس ۳ تایلند، اندونزی و مالزی در همان روز حدود ۲۶۵ تا ۲۹۲ دلار به ازای هر کیلوگرم گزارش شد. تفاوت قیمت‌ها به نوع محصول، کشور عرضه‌کننده و شرایط بازار مربوط است. در سمت عرضه، بارندگی‌های نامتعارف در برخی مناطق جنوب شرق



آسیا، عملیات برداشت شیره درخت کائوچو را مختل کرده و نگرانی‌هایی درباره محدودیت عرضه کوتاه‌مدت به‌وجود آورده است. در مقابل، تقاضای محتاطانه کارخانه‌های تایرسازی و حساسیت آن‌ها به افزایش هزینه‌ها، مانع از آن شده است که رشد قیمت مواد اولیه بدون وقفه ادامه پیدا کند.

عقب‌نشینی مقطعی قیمت‌ها در بازار چین

با وجود رشد قیمت‌ها در هفته‌های ابتدایی مهرماه، بازار مواد اولیه در چین در روزهای پایانی این دوره نشانه‌هایی از اصلاح قیمت را بروز داد. براساس گزارش منتشرشده در ۱۶ اکتبر، قیمت‌های نقدی کائوچوی طبیعی در

مرجع قضایی و همکاری بازرسان اتاق اصناف، بازرسی از محل مورد نظر انجام شد.» وی ادامه داد: «ماموران در جریان این عملیات موفق شدند ۵۰ حلقه لاستیک مربوط به خودروهای سنگین را کشف کنند که هیچ‌گونه اسناد قانونی، فاکتور معتبر یا مدارک گمرکی برای آن‌ها ارائه نشده بود.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان اصفهان با اشاره به ارزیابی کارشناسان گفت: «ارزش تقریبی این محموله قاچاق حدود ۵۰میلیارد ریال برآورد شده است.» وی خاطرنشان کرد: «در این رابطه یک متهم شناسایی و دستگیر شد که پس از تشکیل پرونده، برای طی مراحل قانونی به دستگاه قضایی معرفی شد.»

منطقه چینگ‌دانو طی سه روز بیش از هزار یوان در هر تن کاهش یافت. در همین مقطع، قیمت برخی گریدهای کائوچوی طبیعی ویتنامی و داخلی همچنان در سطوح بالایی قرار داشت. کاهش واردات کائوچوی طبیعی و مصنوعی چین در ماه سپتامبر، در کنار ضعف تقاضای داخلی خودرو، از عواملی بود که بر انتظارات بازار اثر گذاشت. بنابراین، افت مقطعی قیمت‌ها را نمی‌توان به‌معنای پایان فشار هزینه‌ای بر صنعت تایر دانست؛ بلکه این اتفاق نشان می‌دهد بازار با دو نیروی متضاد محدودیت عرضه و احتیاط خریداران مواجه است.

بازار جهانی تایر در مسیر تعدیل قیمت

در بازار محصول نهایی، تولیدکنندگان ناچارند میان حفظ حاشیه سود و جلوگیری از افت فروش تعادل برقرار کنند. افزایش قیمت می‌تواند بخشی از رشد هزینه مواد اولیه را جبران کند، اما در بازارهایی که تقاضای جایگزینی تایر و فروش خودرو ضعیف است، انتقال کامل هزینه‌ها به مصرف‌کننده امکان‌پذیر نیست.

داده‌های منتشرشده از سوی میشلن در ۱۵ اکتبر نشان می‌دهد بازار جهانی تایر خودروهای سواری و وانت سبک در بخش تامین خودروسازان، تا پایان سپتامبر با کاهش خفیف تقاضا روبه‌رو بوده است؛ در حالی که بازار تایر جایزین رشد محدودی را تجربه کرده است. این تفاوت اهمیت بازار خدمات پس از فروش را برای تولیدکنندگان افزایش می‌دهد.

پیامدهای جهانی برای صنعت تایر ایران

برای صنعت تایر ایران، تحولات اخیر از دو جهت اهمیت دارد: نخست، افزایش قیمت جهانی مواد اولیه می‌تواند هزینه واردات کائوچو و سایر نهاده‌ها را بالا ببرد؛ دوم، نوسان بازار جهانی در کنار نرخ ارز، هزینه حمل‌ونقل و محدودیت‌های تامین مالی، پیش‌بینی هزینه تولید را دشوارتر می‌کند.

با این حال، رشد قیمت جهانی کائوچو لزوماً به معنای افزایش هم‌اندازه قیمت لاستیک در بازار ایران نیست. سهم مواد اولیه وارداتی، ترکیب محصولات، موجودی انبار، هزینه انرژی و سیاست قیمت‌گذاری داخلی در تعیین قیمت نهایی نقش دارند.

در مجموع، بازار جهانی تایسر در مهرماه ۱۴۰۵ با فشار هزینه‌ای بالا، نوسان مواد اولیه و تقاضای محتاطانه مواجه بوده است. از این رو برای تولیدکنندگان ایرانی، رصد مستمر قیمت کائوچوی طبیعی و مصنوعی و مدیریت موجودی مواد اولیه، در کنار تامین پایدار ارز و سرمایه در گردش، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. رصر

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاک تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	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-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	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 S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	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 X۲۲S-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 (آمیکو)
	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-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندا
	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 تویوتا-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	





SF۹۰XX بوده که فوق‌العاده هیجان انگیز و اسپرت است. از نظر مشخصات فنی نیز این سوپراسپرت تازه نفس فراری می‌تواند با موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳ لیتری مزین به تکنولوژی توین-توربوشارژ و نصب یک موتور الکتریکی برای ساختار پلاگین-هیبریدی حداکثر ۸۹۶ اسب بخار قدرت و ۷۵۵ نیوتون متر گشتاور را به صورت ترکیبی به ارمغان آورد. گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه اتوماتیک و وظیفه انتقال قدرت به چهار چرخ را برعهده دارد. همچنین بد نیست بدانید که شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۸ ثانیه است.

فراری طی اواخر سال گذشته از سوپراسپرت پلاگین-هیبریدی جدید خود با نام ۲۹۶ اسپیشاله رونمایی کرد. این اسب سرکش ایتالیایی مبتنی بر زبان جدید طراحی فراری بوده که با خطوط شکسته و تند و تیز که سطوح ماهیچه‌ای به وجود آورده، کاراکتر فوق جذاب و نافذی را ایجاد کرده است. در نمای جلو شاهد چراغ‌های کشیده‌ای هستیم که در یک حجم تورفته قرار گرفته که مشابه محصولات جدید فراری مانند SF۹۰XX است. در نمای عقب نیز چراغ کشیده باریک که در یک فرمت کروی دوتایی قرار گرفته، سبک طراحی آشنا فراری را به نمایش می‌گذارد. کابین ۲۹۶ اسپیشاله مشابه



سوپراسپرت تازه نفس «فراری»

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان مرکزی اعلام شد؛

تولید قطعات خودرو با ۱۱ چالش اصلی مواجه شده است

کمیود مواد اولیه، محدودیت نقدینگی و ناپایداری انرژی، ظرفیت تولید قطعه‌سازان را کاهش داده و تحویل سفارش‌های داخلی و خارجی را دشوار کرده است

رعنایی برای توضیح این وضعیت افزود: «همین امروز از کارخانه خودم تماس گرفتند و گفتند قبض برقی که ماه گذشته صادر شده، امروز آخرین مهلتش است و پیامک داده‌اند که اگر تا پایان روز پرداخت نشود، برق را قطع می‌کنند. حدود یک ساعت بعد هم مامور قطع برق در کارخانه حاضر شده بود. پیش‌تر دست‌کم یک یا دو ماه فرصت وجود داشت و اگر قبض پرداخت نمی‌شد، پس از آن برای قطع برق اقدام می‌کردند. نهادهای دستگاه‌ها هم با کمیود منابع و مشکلات خودشان روبه‌رو هستند، اما در برخورد با تولید هیچ‌گونه نرمشی دیده نمی‌شود.»

وی حفظ نیروی کار را یازدهمین مساله تولیدکنندگان دانست و گفت: «ظرفیت کارخانه‌ها اکنون در حداکثر خود نیست. بسیاری از نیروهایی که سال‌ها برای آموزش و تخصص آن‌ها هزینه شده، در شرایط کنونی امکان فعالیت کامل ندارند. تولیدکننده و کارآفرین در دوراهی مانده است: چگونه حقوق کارکنانی را تامین کند که نمی‌تواند از ظرفیت کامل آن‌ها بهره بگیرد، آن هم وقتی برق، گاز و نهاده‌های لازم برای تولید در دسترس نیست؟ از طرف دیگر، باید این نیروها را حفظ کند؛ چون اگر از کارخانه خارج شوند و به مشاغل دیگری بروند، بازگرداندن و جمع کردن دوباره این نیروی متخصص بسیار دشوار خواهد بود.»

ضرورت اولویت‌بخشی به تولید

رعنایی با تأکید بر پیوند تولید و امنیت اجتماعی اظهار داشت: «موضوع فقط کارخانه و تولیدکننده نیست؛ امنیت اجتماعی کشور نیز به اشتغال وابسته است. کارگرانی که امروز مشغول کارند، با حقوقی که تولیدکننده به‌سختی تامین می‌کند، نمی‌توانند هزینه‌های زندگی‌شان را پوشش دهند. تورم آن‌قدر بالا رفته که حقوق دریافتی گاهی حتی برای گذراندن ۱۰ روز زندگی کافی نیست.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی افزود: «کارگری که نتواند با درآمدش هزینه‌های ضروری زندگی را تامین کند، انگیزه کافی برای تولید نخواهد داشت. بعد از آن، زنجیره‌ای از پیامدها شکل می‌گیرد: سودآوری تولید کاهش می‌یابد، کارآفرین و کارخانه‌دار انگیزه خود را برای سرمایه‌گذاری از دست می‌دهد و ادامه مسیر تولید دشوارتر می‌شود. این روند می‌تواند مانند دومینو، بخش‌های مختلف تولید و اشتغال را تحت‌تاثیر قرار دهد.»

وی با اشاره به اولویت‌های ضروری مسئولان برای بهبود وضعیت موجود تأکید کرد: «پیش‌نهادهای من این است که هیچ اولویتی بالاتر از حفظ نیروی کار و تولید در کشور وجود نداشته باشد. باید حفظ تولید در اولویت نخست قرار گیرد. خودکفایی صنعتی که طی چهار یا پنج دهه گذشته و با دشواری فراوان شکل گرفته، نباید از بین برود. اگر تولید آسیب ببیند، نسل‌های بعدی کمتر به کارآفرینی و تولید روی می‌آورند و کشور به مصرف‌کننده‌ای صرف تبدیل می‌شود؛ در آن صورت، صنعت خودرو و قطعه‌سازی نیز ممکن است به‌طور کامل از میان برود و سایر صنایع هم همین مسیر را طی کنند.»

جنگ اقتصادی و همدار به مسئولان

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی در پاسخ به پرسشی درباره ماهیت جنگ جاری که بیشتر از جنگ نظامی ماهیتی اقتصادی دارد، تأکید کرد: «بله، این جنگ اقتصادی است. حتی جنگ نظامی نیز در عمل، پشتوانه‌ای از تولید و توان اقتصادی می‌خواهد. به‌همین دلیل، مسئولان باید به هوش باشند که تضعیف تولید می‌تواند پیامدهایی فراتر از یک حوزه اقتصادی داشته باشد.»

رعنایی در پایان با تأکید بر ضرورت توجه واقع‌بینانه به وضعیت بنگاه‌ها گفت: «امیدوارم مسئولان پیش از آن که دیر شود، نگاه واقع‌گرایانه‌ای به تولید و کارآفرین داشته باشند. تولیدکننده با مجموعه‌ای از مشکلات هم‌زمان روبه‌رو است؛ از کمیود مواد اولیه و نقدینگی گرفته تا محدودیت انرژی، دشواری تعمیر تجهیزات و فشار هزینه‌ها. حفظ تولید و نیروی کار باید در تصمیم‌گیری‌های جدی گرفته شود.»



نیوربالا

در ۶ ماهه نخست سال با قطع برق و ناترازی در تامین آن روبه‌رو بودیم. در ۶ ماهه دوم نیز تا هفته گذشته، دست‌کم هفته‌ای یک روز برق در نواحی صنعتی کشور قطع می‌شد

فشارهای مالیاتی و دشواری حفظ نیروی کار عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی با اشاره به فشار نهادهای مالی و اجرایی بر بنگاه‌ها به عنوان دغدغه دوم به «دنیای خودرو» گفت: «کمیود نقدینگی در بدنه حاکمیت باعث شده سازمان امور مالیاتی، تامین اجتماعی و دیگر نهادهایی که از تولیدکننده‌ها هزینه دریافت می‌کنند، فشار بیشتری بر واحدهای تولیدی وارد کنند. گاهی این فشارها به انسداد حساب‌های بنگاه منجر می‌شود؛ آن هم در شرایطی که تولیدکننده برای ادامه کار به همان منابع مالی نیاز دارد.»

مساله هشتم نگران‌کننده پیش روی تولیدکنندگان گفت: «خاموشی‌ها هزینه‌های سنگینی به خطوط تولید تحمیل می‌کنند. واحدهای ریخته‌گری برای فعالیت به کوره‌های القایی و خطوط ذوبی نیاز دارند که باید به‌طور پیوسته، شبانه‌روزی روشن باشند. خاموش و روشن شدن این تجهیزات، و سیستم‌های فرمان آسیب می‌زند و سرد و گرم شدن کوره نیز استهلاک و خسارت مخصوص به خود را به‌دنبال دارد.»

این مقام صنفی افزود: «هزینه تعمیرات و فرصت‌های از دست‌رفته در زمان توقف تولید، قیمت تمام‌شده محصول

کشور گفت: «یکی دیگر از مشکلات جدی، نبود حمایت موثر از سوی حاکمیت و بانک‌ها برای تامین سرمایه در گردش تولید است. اعتبارات بانکی دیگر نقش تسهیل‌گر و پشتیبان تولید را ندارند. در سال جاری، دسترسی شرکت‌ها به این اعتبارات به‌شدت کاهش یافته و تقریباً به صفر رسیده است. به‌همین دلیل، بنگاه‌ها برای استفاده از تسهیلات بانکی و تامین منابع مالی با مشکلات متعددی مواجه هستند.»

رعنایی بحران انرژی را نیز از مسائل مهم صنعت دانست و به‌عنوان دغدغه هفتم معرفی کرد و افزود: «در ۶ ماهه نخست سال، با قطع برق و ناترازی در تامین آن روبه‌رو بودیم. در ۶ ماهه دوم نیز تا هفته گذشته، دست‌کم هفته‌ای یک روز برق در نواحی صنعتی کشور قطع می‌شد؛ هر چند این هفته خوشبختانه قطعی را برداشتند، با شروع فصل سرما، احتمال بروز ناترازی گاز و خروج برخی نیروگاه‌های گازی از مدار وجود دارد. تعدادی از این نیروگاه‌ها نیز در جریان جنگ آسیب دیده‌اند.»

وی ادامه داد: «اگر ناترازی گاز افزایش پیدا کند، هم تامین گاز صنایع تحت فشار قرار می‌گیرد و هم تولید برق با مشکل روبه‌رو می‌شود. در چنین شرایطی، احتمال قطع برق در زمستان نیز وجود دارد و این مساله می‌تواند تولید را با چالش جدی مواجه کند.»

هزینه‌های خاموشی و آسیب به صادرات

رعنایی درباره پیامدهای قطع‌ووصل انرژی به عنوان

کمیود مواد اولیه و افت ظرفیت تولید احمد رعنایی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی در ساره چالش‌های قطعه‌سازان در نیمه دوم سال به «دنیای خودرو» گفت: «مهم‌ترین دغدغه امروز ما این است که موجودی انبار مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای وارداتی مورد استفاده در تولید قطعات، به حداقل رسیده است. تولید مواد اولیه داخلی، از جمله ورق و پلیمر نیز به‌دلیل آسیب‌هایی که در جریان جنگ به این بخش‌ها وارد شد، کاهش یافته است؛ ظرفیت تولید پایین آمده، انبارها خالی شده و مواد اولیه در بازار کمیاب و گران شده‌اند.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «دغدغه دوم، کمیود نقدینگی است. پرداخت نشدن به‌موقع مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان، نقدینگی مورد نیاز برای تامین مواد اولیه و نهاده‌های تولید را با چالش جدی روبه‌رو کرده است. وقتی مطالبات در موعد مقرر پرداخت نمی‌شود، واحد تولیدی نمی‌تواند مواد مورد نیازش را به‌موقع بخرد و همین مساله به‌طور مستقیم بر استمرار تولید اثر می‌گذارد.»

وی ادامه داد: «دغدغه سوم، دشواری شدن واردات است. تحریم‌ها و بسته‌شدن مسیرهای آبی، ریلی و زمینی، دسترسی به کالاهای واسطه‌ای و مواد اولیه‌ای را که امکان تولید آن‌ها در داخل کشور نداریم، مختل کرده است. در نتیجه، تامین این اقلام با مشکل مواجه شده و خطوط تولید به‌تدریج به حداقل ظرفیت خود نزدیک می‌شوند.»

بازار بی‌ثبات و دشواری تعمیرات

رعنایی با اشاره به وضعیت بازار قطعات نیز به‌عنوان دغدغه چهارم قطعه‌سازان بیان داشت: «در حوزه افرمارکت، بی‌ثباتی بازار و افزایش روزانه نرخ ارز و قیمت قطعات، انگیزه سرمایه‌گذاری را از بین برده است. وقتی فعال اقتصادی نمی‌تواند قیمت و شرایط بازار را پیش‌بینی کند، برای سرمایه‌گذاری در این بخش نیز با تردید روبه‌رو می‌شود. این وضعیت مشکلات تازه‌ای برای تولیدکنندگان ایجاد کرده است.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی درباره دغدغه پنجم قطعه‌سازان اضافه کرد: «قطعات مورد نیاز برای سازی خطوط تولید و تعمیر ماشین‌آلات نیز به‌سختی پیدا می‌شوند و قیمت بسیار بالایی دارند. بسیاری از این قطعات در بازار موجود نیستند و همین مساله تعمیر دستگاه‌ها و راه‌اندازی دوباره خطوط را دشوار کرده است. از سوی دیگر، فشار نقدینگی نیز خرید را سخت‌تر می‌کند. پیش‌تر امکان خرید اعتباری از بازار وجود داشت، اما با افزایش روزانه قیمت‌ها، فروشندگان دیگر حاضر نیستند کالا را به‌صورت اعتباری عرضه کنند.»

وی تصریح کرد: «حتی اگر خریدار صبح با فروشنده بر سر قیمت توافق کند و مبلغ را بپردازد، گاهی پیش از ارسال کالا، فروشنده دوباره در خواست افزایش قیمت می‌کند. این وضعیت، برنامه‌ریزی تولیدکننده را مختل می‌کند و هزینه تامین قطعات و تجهیزات مورد نیاز را بالا می‌برد.»

کمیود حمایت مالی و بحران انرژی

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی درباره حمایت‌های مالی از تولید به‌عنوان دغدغه ششم تولیدکنندگان قطعات

آیت‌الله هاشمی رفسنجانی است که بهره‌برداری از آن تأثیر مثبت و قابل توجهی در رفع گره ترافیکی بزرگراه آیت‌الله هاشمی خواهد داشت. صالحی با اشاره به طراحی ۹۸ تقاطع غیر همسطح در این دوره از مدیریت شهری گفت: سهم قابل توجهی از این پروژه‌ها در منطقه ۲ قرار دارد و با اجرای طرح‌های پیش‌رو، فاز نخست این پروژه‌ها در منطقه به پایان می‌رسد. وی خاطر نشان کرد: در ادامه نیز اجرای ۲۰ پروژه باقی‌مانده دنبال خواهد شد تا با تکمیل آن‌ها بتوانیم سهمی در کاهش مصرف سوخت و جلوگیری از هدررفت آن در ترافیک شهری داشته باشیم. صالحی با اشاره به تداوم اجرای پروژه‌های عمرانی در منطقه ۲، ابراز امیدواری کرد با تکمیل تقاطع‌های غیر همسطح، بخشی از مشکلات ترافیکی این محدوده برطرف شود و تردد شهروندان با سهولت بیشتری انجام گیرد.

«به نقل از «مهر» توسعه زیرساخت‌های ترافیکی و رفع گره‌های عبور و مرور از جمله محورهای عمرانی مدیریت شهری در منطقه ۲ تهران است؛ در همین راستا، اجرای تقاطع‌های غیر همسطح با هدف تسهیل تردد شهروندان و کاهش بار ترافیکی معابر دنبال می‌شود. در این میان، شهرداری منطقه ۲ از بهره‌برداری دو تقاطع غیر همسطح دیگر در کمتر از دو ماه آینده خبر داده است. مهدی صالحی، شهردار منطقه ۲ تهران در گفت‌وگو با «مهر» با اشاره به اجرای پروژه‌های تقاطع غیر همسطح در این منطقه اظهار کرد: «به باری خداداد تقاطع دیگر نیز ظرف کمتر از دو ماه آینده به بهره‌برداری خواهند رسید.» وی افزود: «یکی از این پروژه‌ها، تقاطع شهید چوب‌تراش و بزرگراه شیخ فضل‌الله نوری در محله طرشت است که اجرای آن از خواسته‌های قدیمی مردم این محله به‌شمار می‌رود.» شهردار منطقه ۲ تهران ادامه داد: «پروژه دیگر، تقاطع بزرگراه یادگار امام (ره) با بزرگراه

بهره‌برداری از ۲ تقاطع غیر همسطح دیگر در منطقه ۲ تهران تا دو ماه آینده



رئیس پلیس ترافیک شهری راهور فراجا اعلام کرد:

ممنوعیت حمل میلگرد و تیر آهن بیرون زده با وانت معمولی

تارانندگان پشت سر بتوانند آن‌ها را از فاصله ۱۵۰ متری تشخیص دهند.» رئیس پلیس ترافیک شهری راهور فراجا افزود: «علاوه‌بر این، باید پوشش و حفاظ مناسب برای محموله در نظر گرفته شود؛ اما این پوشش نباید مانع دیده شدن چراغ‌های قرمز یا پارچه‌های هشدار دهنده شود. هدف از نصب این علائم، آگاه کردن رانندگان دیگر از ابعاد و انتهای محموله و فراهم کردن فرصت کافی برای واکنش ایمن در شرایط ترافیکی است.»

مسئولیت قانونی شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان سرهنگ شکیبایی با خطاب قرار دادن موسسات باربری و شرکت‌های حمل‌ونقل تأکید کرد: «رعایت دقیق مقررات حمل بار و استفاده از تجهیزات استاندارد، از وظایف قانونی این شرکت‌هاست. موسسات حمل‌ونقل باید آموزش‌های لازم را به رانندگان ارائه دهند و بر نحوه بارگیری، توزیع وزن و مهار ایمن محموله نظارت مستمر داشته باشند تا از بروز حوادث ناشی از جابه‌جایی بار نایمن جلوگیری شود.» وی خاطر نشان کرد: «در صورت وقوع حادثه ناشی از مهار نامناسب یا حمل نایمن بار، کارشناسان پلیس موضوع را به‌صورت دقیق بررسی می‌کنند و مسئولیت اشخاص ذیل، از جمله راننده و شرکت یا موسسه حمل‌ونقل، بر اساس نتایج کارشناسی و مقررات قانونی مشخص خواهد شد.»

رئیس پلیس ترافیک شهری راهور فراجا در پایان تأکید کرد: «پیشگیری از حوادث ناشی از حمل بار نامتعارف، تنها به عملکرد راننده محدود نمی‌شود؛ بلکه شرکت‌های حمل‌ونقل نیز باید در تمام مراحل بارگیری، مهار، تجهیز و جابه‌جایی محموله، الزامات قانونی و ایمنی را رعایت کنند. هرگونه سهل‌انگاری در این زمینه می‌تواند جان رانندگان، سرنشینان و سایر کاربران ترافیکی را در معرض خطر قرار دهد.»



مربوط باید بر نحوه بارگیری و مهار ایمن بار نظارت داشته باشد. رعایت این الزامات برای جلوگیری از جابه‌جایی نایمن محموله و کاهش خطرات احتمالی در مسیر ضروری است.» وی با تأکید بر ضرورت قابل‌رویت بودن انتهای بار برای رانندگان وسایل نقلیه پشت سر گفت: «بر اساس ضوابط اعلام‌شده، در شب باید در دو طرف انتهای بار، چراغ‌های قرمز رنگ نصب شود؛ به‌گونه‌ای که از فاصله ۱۵۰ متری قابل‌رویت باشد. در روز نیز باید دو قطعه پارچه قرمز رنگ، هر یک با مساحت حداقل ۰.۵ مترمربع، در انتهای بار آویزان شود

حمل کنند که بار از قسمت جلو یا عقب خودرو بیرون نزنند. حمل این‌گونه محموله‌ها باید با خودروهای تخصصی و متناسب با نوع و ابعاد بار انجام شود. نصب چراغ‌ها و علائم هشدار دهنده به‌تنهایی مجوز حمل بار خارج از ضوابط فنی و قانونی خودرو نیست و رعایت این علائم، ممنوعیت‌های مربوط به نوع وسیله‌نقلیه و شیوه مجاز بارگیری را از بین نمی‌برد.»

سرهنگ شکیبایی ادامه داد: «در حمل محموله‌های تجزیه‌ناپذیر، صدور بارنامه از سوی شرکت باربری الزامی است و موسسه حمل‌ونقل

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر» سرهنگ داوود شکیبایی، رئیس پلیس ترافیک شهری راهور فراجا با اشاره به ضوابط قانونی حمل بار اظهار کرد: «بر اساس آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، مشخصات هر وسیله‌نقلیه از جمله طول، عرض، ارتفاع و ظرفیت وزنی، در کاتالوگ تعیین‌شده از سوی کارخانه سازنده درج می‌شود و این مشخصات به تأیید مراجع ذی‌صلاح، از جمله وزارت صنایع و معادن می‌رسد. بنابراین، ظرفیت و مشخصات فنی مصوب خودرو، مبنای مجاز بودن حمل بار با آن است و هیچ وسیله‌نقلیه‌ای نباید خارج از حدود تعیین‌شده برای آن، بار یا مسافر جابه‌جا کند.»

وی افزود: «متأسفانه در برخی موارد، حتی خودروهای شخصی برای جابه‌جایی بار مورد استفاده قرار می‌گیرند؛ در حالی که حمل بار خارج از ظرفیت مجاز یا به شیوه نایمن، خطر جدی برای راننده و سرنشینان خودرو و همچنین سایر کاربران ترافیکی ایجاد می‌کند. از این‌رو، نظارت بر این تخلفات و برخورد قانونی با موارد نایمن و غیرمجاز، با جدیت از سوی پلیس راهور دنبال می‌شود.»

شرایط حمل محموله‌های تجزیه‌ناپذیر

رئیس پلیس ترافیک شهری راهور فراجا با اشاره به وجود برخی محموله‌های خاص که امکان تجزیه یا تقسیم آن‌ها وجود ندارد، تصریح کرد: «در مواردی ممکن است به‌دلیل ماهیت محموله، حمل آن با شرایطی متفاوت از ظرفیت معمول وسیله‌نقلیه ضرورت پیدا کند؛ اما این موضوع به‌معنای مجاز بودن حمل بار بدون رعایت ضوابط ایمنی نیست و باید تمام الزامات مربوط به حمل، بارگیری، مهار و هشداردهی رعایت شود.»

این مقام انتظامی با تأکید بر ممنوعیت حمل بارهای بیرون‌زده از وانت‌های معمولی، از جمله وانت نیسان و وانت پراید تصریح کرد: «این خودروها نباید محموله‌هایی مانند میلگرد و تیر آهن را به‌گونه‌ای

XTRIM

BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

XTRIM SX



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: ۳۰۰۶۷۴۰۰

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

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

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلیتور
Billboard

تبلیغات خاص هوندا برای مدل سیتی

هوندا سیتی یک محصول اقتصادی و مناسب برای مصارف روزانه شناخته می‌شود. بر این اساس کمپانی هوندا در یک کمپین تبلیغاتی در کشور برزیل، بیلبوردی را با هدف معرفی و برجسته کردن توانایی‌ها و قابلیت‌های این مدل طراحی کرده است. هدف از این طرح به گفته بخش مارکتینگ هوندا در برزیل، جلب توجه هر چه بیشتر مخاطب و بالا بردن میزان فروش سیتی بوده است.



چرا ایمنی خودروهای ژاپنی مثال زدنی است؟

«موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) از اواخر سال ۲۰۲۴ تا اوایل سال جاری میلادی محصولات خودروسازان مطرح را مورد بررسی و ارزیابی قرار داد. بر این اساس، در این بررسی خودروهایی در کلاس‌های هاچ‌بک، سدان، کراس‌اوور و پیکاپ در تست تصادف IIHS مورد آزمایش قرار گرفته‌اند. نکته مهم این است که حدود ۶۰ درصد از خودروهای حاضر در فهرست ایمن‌ترین‌های ۲۰۲۵، محصولات کمپانی‌های ژاپنی هستند. بر این اساس و با در نظر گرفتن حضور سامورایی‌ها، می‌توان به این نتیجه رسید که آن‌ها کیفیت ساخت را در اولویت قرار می‌دهند. به عبارت دیگر فلسفه طراحی و ساخت کمپانی‌های ژاپنی بر پایه و اساس کیفیت بوده و همین مساله سبب حضور آن‌ها در فهرست ایمن‌ترین‌های ۲۰۲۵ از سوی IIHS شده است. بهره‌گیری از متریکال با کیفیت، طراحی به‌روز و کیفیت بالای مونتاژ همگی سبب شده است ژاپنی‌ها به‌چنین جایگاهی دست پیدا کنند. در این‌جا می‌توان نتیجه گرفت که دقت در فرآیند ساخت و مونتاژ قطعات خودرو، رابطه مستقیم با کیفیت و ایمنی آن دارد و بدون در نظر گرفتن این فرمول، خودروسازان قادر به تولید محصولات با کیفیت و ایمن نخواهند بود. این مساله برای خودروسازان داخلی نیز می‌تواند سرمشق خوبی باشد. در نهایت بحث ایمنی این روزها در اولویت کار خودروسازان مطرح قرار گرفته و همین مقوله سبب اعتماد بالاتر مشتریان به برنده می‌شود؛ بنابراین بهتر است همواره بحث ایمنی و از سوی دیگر کیفیت در رأس کار خودروسازان داخلی قرار گیرد تا شاهد افزایش ایمنی و حفظ جان سرنشینان در محصولات داخلی نیز باشیم.

حرف آخر

The Last Word



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

The Last Word

PMG
Persia Mobility GroupPersia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۴۵۹۱-۰۲۱

www.Persiakhodro.ir