



جگوار «XF»؛ سدان

لوکس خاص بریتانیایی



نهاد علی بیک زاده

روزنامه نگار

ضرورت حمایت از سرمایه گذاران خط مقدم حمل و نقل شهری

حمل و نقل عمومی یکی از زیرساخت‌های اصلی اقتصاد شهری است و کارآمدی آن، ارتباط مستقیمی با کیفیت ناوگان، هزینه سفر، مصرف سوخت و میزان آلودگی دارد. در تهران که فشار ترافیک و آلودگی هوا به یکی از چالش‌های مستمر زندگی شهروندان ...

تیترهای امروز

آیا «اسکانیا» در فکر تصاحب بازار اتوبوس است؟

«تورینگ»؛ مسافرت راحت و ایمن به سبک سوئدی

صفحه ۸

اعلام شرایط فروش فوق العاده و پیش فروش عادی محصولات زامیاد «EX»

صفحه ۱۰

۱۷ هزار تانکر نفتکش به ردياب هوشمند مجهز می شود

صفحه ۱۵

قیمت خودرو نسبت به نرخ ارز حباب دارد

معادله متفاوت خودرو و بازارهای موازی

صفحه ۷

در گفت و گو با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان استان اصفهان مطرح شد:

قالب‌های ضروری تولید، قربانی برچسب «غیر ضروری» گمرک!

توقف قالب‌های تخصصی در گمرک، هزینه‌های تولید را افزایش داده و احتمال اختلال در تامین قطعات مورد نیاز خودروسازان را بیشتر کرده است

صفحه ۱۴

داوود خداداد، فعال حوزه تجارت خارجی مطرح کرد:

توقف ناگهانی واردات ۴ هزار کامیون پس از آغاز فرآیند اسقاط نیازمند پاسخگویی دولت است

صفحه ۹

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

سیاست‌های دستوری به تنهایی نمی توانند مشکلات بازار خودرو را برطرف کنند

صفحات ۳ و ۲

مدیرعامل «بوگاتی ریمک»

درباره آینده صنعت خودرو اروپا هشدار داد:

اروپا با تعرفه نمی تواند چین را شکست دهد

صفحه ۶



عکس تهیه ترنیتی دارد

دلایل عمده روند نزولی و عدم استقبال از نمادهای گروه خودرویی در بورس چیست؟

تداوم فشارهای بنیادی بر شرکت‌های جاده مخصوص

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

قیمت قطعی

تحویل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



هم‌رنگ بدنه شده‌اند؛ تغییری که باعث شده خودرو یکپارچه‌تر و لوکس‌تر به نظر برسد. بسیاری از منتقدان معتقدند همین تغییر ساده ظاهر ۸۲۹۰ را به شکل محسوسی بهبود داده است. این نسخه به صورت استاندارد با رنگ سفید Blanc Nival عرضه می‌شود؛ اما خریداران می‌توانند رنگ مات Bleu Orage Mat را نیز انتخاب کنند. سقف مشکی، رینگ‌های ۱۹ اینچی با طرح برف‌دانه، کالیپرهای قرمزی و ترمز و برخی تزئینات اختصاصی دیگر نیز در این نسخه دیده می‌شوند. در کابین نیز ترکیب رنگ آبی و خاکستری، تودوزی ویژه صندلی‌ها و تزئینات جدید داشبورد و رودری‌ها در نظر گرفته شده است. آلپین همچنین از فرمان گرم‌کن‌دار با امکان سفارش رنگ آبی استفاده کرده تا ارتباط بصری بیشتری با هویت برند ایجاد شود.

شرکت Alpine نسخه جدیدی از هاچ‌بک برقی ۸۲۹۰ را معرفی کرده که بدون دست‌زدن به مشخصات فنی، ظاهر این خودرو را پخته‌تر و جذاب‌تر کرده است. مدل جدید با نام Collection عرضه می‌شود و نشان می‌دهد گاهی یک تغییر ظاهراً کوچک می‌تواند تأثیر بزرگی بر شخصیت یک خودرو داشته باشد. ۸۲۹۰ در سال ۲۰۲۴ به عنوان نسخه اسپرت‌تر E-Tech Renault معرفی شد و با بدنه اختصاصی و قوای محرکه قوی‌تر، نقش هاچ‌بک پرفورمنس الکتریکی گروه رنو را بر عهده گرفت. اکنون آلپین با ارائه تیپ Collection تلاش کرده جذابیت بصری این مدل را افزایش دهد. مهم‌ترین تفاوت نسخه جدید به گلگیرها مربوط می‌شود. در حالی که مدل استاندارد از فلپ‌های پلاستیکی مشکی رنگ الهام گرفته از کراس‌اوورها استفاده می‌کرد، در نسخه Collection این بخش‌ها

«آلپین» با یک تغییر ساده، هاچ‌بک برقی خود را جذاب‌تر کرد



ضرورت حمایت از سرمایه‌گذاران خط مقدم حمل‌ونقل شهری

از سوی دیگر، نوسازی ناوگان باید به عنوان سرمایه‌گذاری برای آینده شهر تلقی شود. خودروهای فرسوده معمولاً با افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری و کاهش قابلیت اطمینان همراه هستند. جایگزینی هدفمند این خودروها، در صورت انتخاب محصول مناسب از نظر مصرف سوخت، دوام فنی و هزینه خدمات پس از فروش، می‌تواند به بهبود شرایط اقتصادی فعالیت رانندگان کمک کند. همزمان، شهروندان نیز از ناوگانی برخوردار می‌شوند که پاسخگویی بهتری به نیازهای حمل‌ونقل روزانه دارد. البته موفقیت این مسیر به تداوم حمایت‌ها وابسته است. شهرداری، شبکه بانکی و نهادهای مسئول می‌توانند با گسترش همکاری‌های مالی، طراحی دوره‌های بازپرداخت متناسب با درآمد رانندگان و پیش‌بینی مشوق‌های بیشتر، اثربخشی طرح‌های نوسازی را افزایش دهند. در این چارچوب، تسهیلات بانکی نباید اقدامی مقطعی باشد، بلکه باید در قالب برنامه‌ای پایدار و قابل ارزیابی دنبال شود.

نکته اساسی آن است که هزینه نوسازی ناوگان نباید صرفاً بر دوش راننده قرار گیرد؛ زیرا منافع این اقدام به کل جامعه شهری بازمی‌گردد. کاهش مصرف سوخت، ارتقای ایمنی، بهبود کیفیت خدمات و حرکت به سمت حمل‌ونقل پایدار، اهدافی عمومی هستند که تحقق آن‌ها به مشارکت واقعی مدیریت شهری و نظام تأمین مالی نیاز دارد.

در نهایت، ارزش طرح تسهیلات تاکسیرانی تهران تنها به مبلغ یک میلیارد تومانی آن محدود نمی‌شود؛ اهمیت اصلی این اقدام در شکل‌گیری مسیری برای نوسازی هدفمند ناوگان است. اگر این سیاست با حمایت‌های مکمل، انتخاب فنی مناسب و برنامه‌ریزی مستمر همراه شود، می‌تواند به الگویی مؤثر برای بازسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی تبدیل شود؛ الگویی که در آن، حمایت از راننده، ارتقای خدمات شهری و افزایش بهره‌وری اقتصادی در یک مسیر مشترک قرار می‌گیرند.

حمل‌ونقل عمومی یکی از زیرساخت‌های اصلی اقتصاد شهری است و کارآمدی آن، ارتباط مستقیمی با کیفیت ناوگان، هزینه سفر، مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی دارد. در تهران که فشار ترافیک و آلودگی هوا به یکی از چالش‌های مستمر زندگی

شهروندان تبدیل شده است، نوسازی تاکسی‌ها نباید صرفاً به عنوان یک برنامه خودرویی دیده شود؛ این اقدام بخشی از راهبرد کلان مدیریت شهری برای افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت زندگی در پایتخت است.

در این میان، رانندگان تاکسی در خط مقدم ارائه خدمات عمومی قرار دارند. هر سیاستی که منجر به بهبود شرایط فعالیت آنان شود، در نهایت می‌تواند کیفیت خدماتی را ارتقا دهد که شهروندان هر روز از آن‌ها استفاده می‌کنند. از همین منظر، اختصاص تسهیلات یک میلیارد تومانی از سوی سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران برای خرید جک جی ۴ را باید اقدامی در جهت تسهیل نوسازی ناوگان ارزیابی کرد.

با قیمت ۲ میلیارد و ۶۴۰ میلیون تومانی این خودرو، سهم آورده متقاضی به یک میلیارد و ۶۴۰ میلیون تومان می‌رسد که در کنار یک میلیارد تسهیلات دریافت می‌کند. این میزان مشارکت مالی نشان می‌دهد که توسعه چنین طرح‌هایی، علاوه بر تأمین اعتبار اولیه، به طراحی سازوکارهای مکمل برای افزایش قدرت خرید رانندگان نیاز دارد. اصل مهم آن است که حمایت اعتباری بتواند فاصله میان ضرورت نوسازی و توان مالی متقاضیان را کاهش دهد و امکان بهره‌مندی طیف گسترده‌تری از رانندگان را فراهم کند.



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

سیاست‌های دستوری به تنهایی نمی‌توانند مشکلات بازار خودرو را برطرف کنند

نباید فراموش کرد که خودرو در خلأ اقتصادی معامله نمی‌شود. تازمانی که تورم و نااطمینانی اقتصادی وجود داشته باشد، مردم برای حفظ ارزش دارایی خود به بازارهای مختلف توجه می‌کنند

از جمله موضوعاتی است که نیازمند بررسی دقیق و پرهیز از راهکارهای مقطعی است. برای بررسی وضعیت بازار خودرو، چالش‌های تولید و راهکارهای خروج از شرایط فعلی، با سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به گفت‌وگو پرداختیم؛



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«بازار خودرو ایران در شرایطی قرار گرفته است که مشکلات تولید و عرضه، محدودیت‌های ارزی، افزایش هزینه‌های تأمین قطعات و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان، همزمان بر عملکرد این صنعت و رفتار خریداران اثر گذاشته است. در چنین شرایطی، سیاست‌های تنظیم بازار که عمدتاً بر کنترل قیمت کارخانهای متمرکز بوده‌اند، نتوانسته‌اند فاصله میان عرضه و تقاضا را به شکل پایدار کاهش دهند. از سوی دیگر، تورم مزمن و کاهش ارزش پول ملی موجب شده است خودرو، علاوه بر کارکرد مصرفی خود، به ابزاری برای حفظ ارزش دارایی تبدیل شود؛ موضوعی که تقاضای واقعی و سرمایه‌ای را در هم آمیخته و تشخیص نیاز واقعی بازار را دشوارتر کرده است. در سوی تولید نیز خودروسازان با مجموعه‌ای از محدودیت‌های و بهر و هستند. دشواری دسترسی به ارز، کمبود نقدینگی، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و رشد بهای قطعات و مواد اولیه، هزینه تولید را بالا برده و برنامه‌ریزی برای افزایش تیراژ را پیچیده‌تر کرده است. در این میان، اصلاح سیاست‌های ارزی و قیمت‌گذاری، نحوه مدیریت عرضه و چگونگی بازگرداندن خودرو به جایگاه کالای مصرفی،

با توجه به شرایط فعلی بازار خودرو، دولت برای اصلاح وضعیت موجود باید از کجا شروع کند؟ آیا اولویت با اصلاح سازوکار عرضه و تقاضاست یا ادامه سیاست کنترل قیمت‌ها؟

معتقدم برای اصلاح شرایط بازار باید مجموعه عوامل مؤثر بر تولید و عرضه را در نظر گرفت. نمی‌توان از خودروساز انتظار داشت با وجود محدودیت‌های متعدد، تولید را افزایش دهد، هزینه‌های خود را کنترل کند و همزمان محصول را با قیمتی عرضه کند که با واقعیت هزینه‌های تولید فاصله دارد. در چنین شرایطی، سیاست‌های دستوری به تنهایی نمی‌توانند مشکلات بازار را برطرف کنند. وقتی تولید با محدودیت مواجه است و عرضه پاسخگوی تقاضا نیست، کنترل قیمت به تنهایی راحل پایداری نخواهد بود. دولت باید زمینه‌افزایش تولید، تأمین قطعات و دسترسی به منابع مالی را فراهم کند و در کنار آن، سازوکاری برای عرضه شفاف و حمایت از مصرف‌کننده واقعی داشته باشد. اصلاح بازار زمانی امکان‌پذیر است که سیاست‌های تولید، قیمت‌گذاری و واردات در یک چارچوب هماهنگ دنبال شوند.

یکی از مشکلات اصلی خودروسازان و قطعه‌سازان، محدودیت در تأمین ارز است. برای کاهش اثر این مشکل چه راهکاری پیشنهاد می‌کنید؟



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 ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



این «مینی» عجیب در واقع یک سوزوکی «سوئفت» است!

«در دنیای تیونینگ و شخصی سازی خودرو، گاهی پروژه هایی شکل می گیرند که تشخیص هویت واقعی آن ها در نگاه اول تقریباً غیرممکن است. یکی از تازه ترین نمونه ها خودرویی است که از دور کاملاً شبیه یک Mini Coupe به نظر می رسد، اما در واقع چیزی نیست جز یک Suzuki Swift که با تغییرات گسترده ظاهری دگرگون شده است. این پروژه خاص توسط یک شرکت ژاپنی توسعه یافته و هدف آن خلق خودرویی با شخصیت کاملاً متفاوت از سوئفت استاندارد بوده است. نتیجه کار به حدی متفاوت از محصول اصلی است که بسیاری از افراد در نخستین برخورد تصور می کنند با یکی از مدل های قدیمی مینی روبه روستند. مهم ترین تغییرات در بخش جلو و عقب خودرو دیده می شود. طراحی با جایگزینی کامل پنل های بدنه، چراغ ها، جلوپنجره و سپر ها، موفق شده اند هویتی جدید برای خودرو خلق کنند. سقف بارنگی متفاوت اجرا

عرضه، کاهش هزینه های غیر ضروری و جلوگیری از ایجاد رانت در بازار را نیز شامل شود.

چرا خودرو در اقتصاد ایران از یک کالای مصرفی به کالایی سرمایه ای تبدیل شده است؟

یکی از عوامل اصلی، شرایط تورمی اقتصاد است. زمانی که ارزش پول ملی کاهش پیدا می کند و مردم نسبت به حفظ قدرت خرید خود نگران هستند، بخشی از جامعه به دنبال تبدیل نقدینگی به دارایی هایی می رود که تصور می کنند ارزش خود را بهتر حفظ می کنند. خودرو نیز در کنار سایر دارایی ها، در چنین شرایطی مورد توجه قرار می گیرد. از طرف دیگر، فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد می تواند انگیزه خرید باهدف کسب سود را افزایش دهد. وقتی مصرف کننده مشاهده می کند که یک خودرو پس از خرید از کارخانه، در بازار با قیمت بالاتری معامله می شود، بخشی از تقاضا ممکن است نه برای استفاده از خودرو، بلکه باهدف بهره برداری از این فاصله قیمتی شکل بگیرد. در چنین وضعیتی، تقاضای سرمایه ای با تقاضای مصرفی ترکیب می شود و فشار بیشتری بر بازار وارد می کند. بنابراین، برای بازگرداندن خودرو به جایگاه کالای مصرفی، باید علاوه بر سیاست های صنعت خودرو، به شرایط عمومی اقتصاد، تورم و نحوه قیمت گذاری نیز توجه کرد.

آیا اصلاح قیمت گذاری و نزدیک شدن قیمت کارخانه به بازار می تواند تقاضای سرمایه ای را کاهش دهد؟

اگر فاصله قیمتی میان کارخانه و بازار کاهش پیدا کند، یکی از انگیزه های خرید باهدف کسب سود از بین می رود. در چنین شرایطی، خرید خودرو صرفاً به دلیل امکان فروش آن با قیمت بالاتر، جذابیت کمتری خواهد داشت. با این حال، نباید تصور کرد که اصلاح قیمت گذاری به تنهایی می تواند خودرو را از کالای سرمایه ای خارج کند. زمانی که تورم بالا باشد و مردم نسبت به حفظ ارزش دارایی های خود نگرانی داشته باشند، ممکن است خودرو همچنان برای بخشی از جامعه جذابیت سرمایه ای داشته باشد. بنابراین، اصلاح قیمت گذاری باید در کنار افزایش عرضه، ثبات اقتصادی و بهبود شرایط تولید دنبال شود. نکته مهم این است

یکی از راهکارهایی که می تواند مورد بررسی قرار گیرد، فراهم کردن امکان تامین قطعات و مواد اولیه از محل ارز خارج از کشور است؛ به گونه ای که تولیدکننده بتواند با منابع ارزی در اختیار خود یا از مسیرهای مجاز، نیازهای تولید را تامین کند و برای هر مرحله از واردات، در انتظار تخصیص ارز بماند. وقتی تامین ارز با تأخیر مواجه می شود، سفارش قطعات و مواد اولیه به تعویق می افتد و همین مساله می تواند روند تولید را مختل کند. در این فاصله، هزینه های حمل و نقل و تامین کالا نیز افزایش پیدا می کند و در نهایت، فشار بیشتری به تولیدکننده وارد می شود. البته اجرای چنین راهکاری به ضوابط روشن، شفافیت در منشأ ارز و نظارت موثر نیاز دارد. هدف باید این باشد که مسیر تامین مواد اولیه و قطعات ضروری تولید کوتاه تر شود، نه این که زمینه ایجاد امتیازهای غیرشفاف فراهم شود. هر سیاستی که بتواند زمان انتظار برای تامین نیازهای تولید را کاهش دهد، در صورت طراحی درست، می تواند به استمرار تولید کمک کند.

با افزایش هزینه های تولید و حمل و نقل، آیا می توان انتظار داشت قیمت خودرو در شرایط فعلی ثابت بماند؟

باید میان قیمت گذاری دستوری و کنترل واقعی هزینه ها تفاوت قائل شد. وقتی هزینه مواد اولیه، قطعات، حمل و نقل و سایر نهاده های تولید افزایش پیدا می کند، نمی توان بدون توجه به این عوامل از تولیدکننده انتظار داشت قیمت محصول را برای مدت طولانی ثابت نگه دارد. چنین رویکردی ممکن است در کوتاه مدت قیمت اعلامی را کنترل کند، اما لزوماً به معنای کاهش هزینه تمام شده یا بهبود وضعیت بازار نیست. اگر قیمت فروش با هزینه های واقعی تولید تناسب نداشته باشد، منابع مالی بنگاه تحت فشار قرار می گیرد. این وضعیت می تواند توان خرید مواد اولیه، پرداخت مطالبات قطعه سازان و سرمایه گذاری برای توسعه تولید را کاهش دهد. در نتیجه، مشکل عرضه نیز ممکن است تشدید شود. بنابراین، سیاست قیمت گذاری باید به گونه ای باشد که هم هزینه های واقعی تولید را در نظر بگیرد و هم از مصرف کننده حمایت کند. حمایت از خریدار نباید صرفاً به پایین نگه داشتن قیمت کارخانه محدود شود؛ بلکه باید افزایش



زمانی می تواند نقش موثرتری داشته باشد که سیاست آن قابل پیش بینی باشد و در کنار تولید داخلی، به ایجاد رقابت واقعی کمک کند. در این صورت، مصرف کننده امکان انتخاب بیشتری خواهد داشت و خودرو ساز داخلی نیز برای بهبود کیفیت، افزایش بهره وری و پاسخگویی بهتر به نیاز بازار با انگیزه بیشتری مواجه می شود. البته در شرایط محدودیت ارزی، باید درباره نحوه تامین منابع واردات نیز تصمیم گیری دقیق صورت گیرد. سیاست گزار باید میان نیازهای تولید داخلی، تامین قطعات و مواد اولیه و واردات خودرو توازن برقرار کند. مهم این است که واردات به ابزاری برای رقابت و بهبود بازار تبدیل شود، نه این که به دلیل محدودیت در حجم و استمرار عرضه، صرفاً اثری مقطعی داشته باشد.

به عنوان پرسش پایانی، برای خروج خودرو از وضعیت کالای سرمایه ای و بازگشت تعادل به بازار چه اقداماتی باید در اولویت قرار گیرد؟

برای رسیدن به این هدف، نمی توان به یک راهکار منفرد تکیه کرد. باید شرایط تولید بهبود پیدا کند، محدودیت های تامین قطعات و مواد اولیه کاهش یابد و امکان برنامه ریزی بلندمدت برای خودرو سازان و قطعه سازان فراهم شود. هم زمان، سیاست های قیمت گذاری و عرضه نیز باید به گونه ای اصلاح شوند که فاصله غیرمنطقی میان قیمت کارخانه و بازار شکل نگیرد. از سوی دیگر، افزایش تولید باید با تقاضای واقعی بازار متناسب باشد و منابع مالی صنعت به جای گرفتار شدن در چرخه زیان و بدهی، صرف توسعه محصول، بهبود کیفیت و افزایش بهره وری شود. هرچه عرضه شفاف تر و رقابت واقعی تر باشد، امکان شکل گیری تقاضای سوداگرانه کاهش پیدا می کند. با این حال، نباید فراموش کرد که خودرو در خلأ اقتصادی معامله نمی شود. زمانی که تورم و ناطمینانی اقتصادی وجود داشته باشد، مردم برای حفظ ارزش دارایی خود به بازارهای مختلف توجه می کنند. بنابراین، اصلاح سیاست های صنعت خودرو باید با سیاست های کلان اقتصادی همراه شود. تنها در این صورت می توان انتظار داشت خودرو به تدریج از یک ابزار حفظ سرمایه فاصله بگیرد و نقش اصلی خود را به عنوان کالایی مصرفی و مورد نیاز خانوار با باز یابد.

به خودرو و طراحی روش های تامین مالی متناسب با توان خانوار ها می تواند مورد توجه قرار گیرد. همچنین باید از ایجاد فاصله های قیمتی غیرمنطقی که زمینه کسب سود بدون فعالیت مولد را فراهم می کند، جلوگیری شود. در واقع، مساله اصلی انتخاب میان تولیدکننده و مصرف کننده نیست. اگر تولیدکننده نتواند به فعالیت خود ادامه دهد، عرضه کاهش پیدا می کند و این موضوع نیز به زیان مصرف کننده تمام خواهد شد. سیاست درست باید به نحوی طراحی شود که هم استمرار تولید تضمین شود و هم دسترسی مردم به خودرو با شرایط مناسبتری امکان پذیر باشد

واردات خودرو تا چه اندازه می تواند به تنظیم بازار و افزایش رقابت کمک کند؟

واردات می تواند یکی از ابزارهای تنظیم بازار باشد، اما اثر گذاری آن به میزان و شیوه اجرا بستگی دارد. اگر واردات محدود و نامنظم باشد و نتواند به شکل موثر بر عرضه و رقابت اثر بگذارد، نباید انتظار داشت به تنهایی مشکلات بازار را برطرف کند. واردات

که سیاست گزار نباید تنها بر قیمت اسمی خودرو تمرکز کند. باید بررسی شود که سیاست های اتخاذ شده چه اثری بر تولید، کیفیت، عرضه و دسترسی مصرف کننده واقعی به خودرو دارند. اگر کنترل قیمت به کاهش توان تولید منجر شود، ممکن است در نهایت کمبود عرضه و شکل گیری بازار غیررسمی را تشدید کند.

در شرایطی که قدرت خرید مردم کاهش یافته است، آزادسازی قیمت ها چگونه باید انجام شود تا فشار بیشتری به مصرف کننده وارد نکند؟

این موضوع نیازمند طراحی یک ساز و کار متوازن است. از یک سو، تولیدکننده باید بتواند هزینه های خود را پوشش دهد و منابع لازم برای ادامه تولید را در اختیار داشته باشد؛ از سوی دیگر، مصرف کننده نیز نباید بدون هیچ ابزار حمایتی در برابر افزایش قیمت ها قرار گیرد. حمایت از مصرف کننده می تواند به جای تحمیل زیان به تولیدکننده، از مسیرهای هدفمند دنبال شود. برای مثال، شفافیت در عرضه، افزایش رقابت، تسهیل دسترسی





شبهه یک کوروت معمولی باشد، به اثری نمایشی و مهندسی شده شباهت دارد. مهم ترین نقطه قوت TwelveAir همان موتور غول پیگر آن است؛ پیشرانهای که حجم آن از موتور مشهور وایپر نیز بیشتر بوده و به یکی از شاخص ترین ویژگی های خودرو تبدیل شده است. چنین موتوری نه تنها عملکردی چشمگیر ارائه می دهد، بلکه صدایی تولید می کند که برای علاقه مندان موتورهای تنفس طبیعی یک تجربه منحصر به فرد محسوب می شود. البته پروژه تنها به پیشران محدود نشده است. بدنه خودرو به طور گسترده باز طراحی شده و تناسبات جدید، جزئیات سفارشی و کیفیت ساخت بالا باعث شده محصول نهایی با یک کوروت استاندارد فاصله زیادی داشته باشد. در واقع سازندگان تلاش کرده اند ترکیبی از طراحی کلاسیک آمریکایی و مهندسی مدرن را در قالب یک خودرو ارائه دهند.

«در دنیای خودروهای سفارشی، افزایش قدرت موتور اتفاق تازه ای نیست؛ اما گاهی پروژه هایی متولد می شوند که حتی معیارهای رایج همین دنیا را نیز جابه جا می کنند. یکی از تازه ترین نمونه ها، یک دستگاه Chevrolet Corvette دست ساز است که به پیشرانهای مجهز شده که حتی موتور ۸.۴ لیتری V1۰ دوج وایپر را هم کوچک نشان می دهد. این خودرو که توسط مجموعه مشهور Kindig-It Design ساخته شده، با نام TwelveAir شناخته می شود و از همان ابتدا با هدف خلق یک کوروت کاملاً متفاوت شکل گرفته است. برخلاف بسیاری از پروژه های تیونینگ که بر استفاده از سوپرشارژر یا توربوشارژر تمرکز دارند، سازندگان این خودرو تصمیم گرفته اند مسیر متفاوتی را انتخاب کنند و یک پیشران عظیم ۱۲ سیلندر را در قلب خودرو قرار دهند. نتیجه، خودرویی است که بیش از آن که

کوروتی که حتی دوج وایپر را هم خجالت زده می کند!



تونیتر!

عرضه مستقیم روغن و لاستیک با قیمت مصوب در ۳۰۰ نقطه تهران



رئیس کمیسیون لاستیک و روغن اتاق اصناف گفت: «طرح عرضه مستقیم روغن و لاستیک خودرو از آبان ماه آغاز می شود.» سیدرضا عباس آبادی در تشریح جزئیات این طرح اظهار کرد: «در این سازوکار، اتحادیه لاستیک و تعاونی های مرتبط باهمکاری یکدیگر، زمینه عرضه مستقیم این کالاها به مصرف کنندگان نهایی را فراهم می کنند.» وی با اشاره به تفاوت وظایف اتحادیه و تعاونی ها افزود: «با توجه به محدودیت های قانونی و اساسنامه ای اتحادیه در انجام فعالیت های بازرگانی و تجاری، تأمین و توزیع کالا از طریق تعاونی های مربوطه انجام می شود و اتحادیه بر فرآیند اجرا و توزیع نظارت خواهد داشت. در این طرح، لاستیک از کارخانه های تولید کننده داخلی و روغن از چهار کارخانه اصلی تأمین و در اختیار تعاونی ها قرار می گیرد.

دیگه چه خبر؟

محدودیت اعتبار ثبت سفارش خودروهای ایرانیان خارج کشور تا پایان ۱۴۰۵



«معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در مکاتباتی با رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران، بر محدود بودن مهلت ثبت سفارش، اظهار و ترخیص قطعی خودروهای سواری شخصی ایرانیان مقیم خارج از کشور به پایان سال ۱۴۰۵ تأکید کرد. در این مکاتبه با اشاره به ادامه امکان واردات خودروهای مشمول در سال جاری بر اساس ماده ۹۲ ضوابط اجرایی قانون بودجه سال ۱۴۰۵، اعلام شده است که فرآیند ثبت سفارش، اظهار و ترخیص قطعی این خودروها باید حداکثر تا پایان وقت اداری سال جاری تکمیل شود. معاون وزیر صمت همچنین خواستار اعمال محدودیت های سیستمی لازم در سامانه جامع تجارت شده است تا اعتبار ثبت سفارش های صادر شده از محل مصوبه مذکور پس از اول مهر ۱۴۰۵، صرف نظر از بازهای زمانی متعارف، صرفاً تا پایان سال جاری اعتبار داشته باشد.

ویژه ها

دبیر شورای عالی مناطق آزاد: مخالف ورود خودروهای لوکس به کشور هستیم



«دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری و صنعتی گفت: «در شرایطی که مردم با مشکلات اقتصادی مواجه هستند، جولان خودروهای لوکس در سطح کشور درست نیست.» حسین فروزان افزود: «صد در صد مخالف ورود خودروهای لوکس به کشور هستیم؛ زیرا علاوه بر ازببری بالا و مسائل اقتصادی می تواند پیامدهای اجتماعی نیز داشته باشد.» وی ادامه داد: «در شرایطی که مردم با مشکلات اقتصادی مواجه هستند، درست نیست شاهد جولان خودروهای لوکس در سطح کشور باشیم.» گفتنی است در ابتدای مهرماه با دستور رئیس جمهوری واردات خودروهای لوکس به طور کامل متوقف شد. در این راستا محمد اتابک - وزیر صنعت، معدن و تجارت - نیز اعلام کرده بود که حتی ایرانیان مقیم خارج از کشور نیز از این قاعده مستثنی نیستند.

دلایل عمده روند نزولی و عدم استقبال از نمادهای گروه خودرویی در بورس چیست؟

تداوم فشارهای بنیادی بر شرکت های جاده مخصوص



در کنار این موضوع، کاهش ۳۰ درصدی فروش سه خودروساز بزرگ کشور در نیمه نخست سال نیز نگرانی ها دربارۀ وضعیت عملیاتی این گروه را افزایش داده است. افت فروش، در صورت تداوم، می تواند درآمد حاصل از فعالیت اصلی شرکت ها را تحت فشار قرار دهد و بر جریان نقدی آن ها اثر منفی بگذارد. همچنین کاهش تعداد خودروهای فروخته شده در شرایطی که هزینه های تولید، دستمزد، انرژی و تأمین قطعات همچنان از عوامل اثرگذار بر صورت های مالی هستند، احتمال تشدید فشار بر حاشیه سود را افزایش می دهد. به همین دلیل، سرمایه گذاران علاوه بر بررسی آمار تولید، به روند فروش و توان شرکت ها برای تبدیل تولید به درآمد و سود نیز توجه می کنند. عامل مهم دیگر، تداوم قیمت گذاری دستوری در صنعت خودرو است، سیاستی که از نگاه بسیاری از فعالان بازار، فاصله میان قیمت فروش محصولات و هزینه های واقعی تولید را به یکی از چالش های



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گروه خودرویی در روزهای اخیر تحت تأثیر مجموعه ای از عوامل بنیادی و عملیاتی، روندی نزولی را تجربه می کند و در مقایسه با برخی گروه های دیگر بازار سهام، با استقبال کمتری از سوی معامله گران مواجه شده است. تحریم های اخیر صنعت خودرو، دشوارتر شدن روند انتقال قطعات و مواد اولیه، افت فروش خودروسازان بزرگ و تداوم قیمت گذاری دستوری از مهم ترین عواملی هستند که بر چشم انداز این صنعت سایه انداخته اند و تمایل سرمایه گذاران به خرید سهام شرکت های خودرویی را کاهش داده اند. یکی از مهم ترین چالش های این صنعت، محدودیت های ناشی از تحریم ها است. تشدید فشارهای تحریمی می تواند دسترسی خودروسازان به قطعات، تجهیزات و مواد اولیه مورد نیاز خطوط تولید را دشوارتر کند و روند تأمین نیازهای تولیدی را با تأخیر و هزینه های بیشتری همراه سازد. از آن جا که بخشی از زنجیره تولید خودرو به واردات برخی قطعات و فناوری های مورد نیاز وابسته است، اختلال در مسیرهای تأمین و انتقال منابع مالی و کالا می تواند بر میزان تولید، هزینه تمام شده محصولات و برنامه های عملیاتی شرکت ها اثر بگذارد. چنین شرایطی، پیش بینی پذیری عملکرد شرکت های خودرویی را کاهش می دهد و ارزیابی سودآوری آینده آن ها را برای فعالان بازار دشوارتر می کند.

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت «ریخته گری تراکتورسازی ایران» در ۶ ماهه نخست سال جاری

درآمد شهرپورماه

۶۶۸
میلیارد تومان



میزان افزایش

۵۵
درصد

میزان درآمد ۶ ماهه

۳,۹۲۰
میلیارد تومان

شرکت «ریخته گری تراکتورسازی ایران» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۳,۹۲۰ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

برای چه؟

دلیل گمرک برای توقف واردات خودرو

«گفتنی است گمرک که ترخیص و شماره گذاری خودروهای وارداتی را به دلیل مشخص نبودن قیمت پایه دولتی خودرو متوقف کرده بود، در ابلاغیه جدید اعلام کرده است صاحبان خودروهایی که هنوز شناسه ارزش گمرکی آن ها در کار گروه تبصره ۶ ماده ۱۲ قانون ساماندهی صنعت خودرو تعیین نشده، می توانند با سپردن تعهد رسمی پرداخت مابه التفاوت حقوق ورودی، خودرو خود را به صورت فیزیکی از گمرک ترخیص و به انبار اختصاصی منتقل کنند؛ اما ترخیص فیزیکی به معنای آزادی کامل نیست.

چرا؟

تشکیل کارگروهی در کمیسیون صنایع برای پیگیری مسائل واردات خودرو

«روح الله عباسپور افزود: «اگر نرخ جدیدی برای حقوق ورودی خودروهای وارداتی اعلام شد، مبنای دریافتی های جدید قرار خواهد گرفت و گمرک باید نسبت به اجرای آن برای خودروهایی که در آینده وارد می شوند، اقدام کند.» وی یادآور شد: «هم اکنون کارگروهی در کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تشکیل شده است تا تمام این مسائل که مانعی در مسیر اجرای قانون واردات خودرو ایجاد کرده اند، مورد بررسی قرار گیرد.»

چند نکته؟

گمرک نباید مانع از شماره گذاری خودروهای وارداتی شود

«نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس در خصوص ممانعت گمرک از شماره گذاری خودروهای وارداتی به بهانه عدم تعیین قیمت پایه دولتی جدید این خودروها گفت: «گمرک کار اشتباهی کرده است؛ چرا که تا زمان ابلاغ قیمت جدید برای دریافت حقوق گمرکی همچنان حقوق اعلام شده قبلی پایدار است.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم اظهار کرد: «جای تعجب دارد که گمرک قبل از این که حقوق ورودی جدید تعیین و ابلاغ شود، خودروهای وارداتی را معطل نگه داشته و مانع از شماره گذاری آن ها شده است.»

خودروسازان

ملزم به تولید خودروهای دوگانه سوز شوند



«به نقل از «پرنّا» احسان جان محمدی، رئیس انجمن صنفی سی ان جی کشور با اشاره به افزایش ۱۵ درصدی مصرف گاز طبیعی فشرده در برخی استان های درگیر با محدودیت کارت سوخت بنزین، سه راهکار حیاتی برای پایداری این سوخت در سبد خانوار و خروج صنعت از رکود را تشریح کرد

وی با یادآوری چالش های صنعت سی ان جی کشور اظهار داشت: «طی یک ماه گذشته در برخی استان ها که با محدودیت های استفاده از کارت سوخت بنزین مواجه بوده ایم، میزان استقبال از سی ان جی افزایش یافته است؛ با این حال، این روند در سایر استان ها صعودی نبوده و در مجموع، خودروهای دوگانه سوز موجود حدود ۱۵ درصد بیشتر از گذشته از این سوخت استفاده کرده اند.»

جان محمدی با انتقاد از ترک فعل های صورت گرفته در اجرای تکالیف قانونی توسعه خودروهای دوگانه سوز تأکید کرد: «بر اساس مصوبه هیات وزیران در برنامه جامع تحویل و تخصیص سوخت، خودروسازان مکلف شده اند حداقل ۱۵ درصد از محصولات تولیدی خود را به صورت دوگانه سوز عرضه کنند و این رقم تا پایان برنامه به ۳۰ درصد برسد. اما امروز که در سال سوم اجرای این برنامه قرار داریم، باید گفت که کمتر از ۴ درصد خودروهای تولیدی کشور دوگانه سوز هستند.»

وی معتقد است اگر وزارتخانه های صمت، نفت و مجلس شورای اسلامی با نظارت جدی پیگیر چرایی عدم اجرای این تکلیف باشند، بدون شک استقبال مردمی از خودروهای دوگانه سوز افزایش خواهد یافت؛ به شرط آن که این خودروها با قیمت منطقی به دست مصرف کنندگان برسد

رئیس انجمن سی ان جی در خصوص طرح های حمایتی دولت برای دوگانه سوز کردن خودروها گفت: «سال گذشته دولت طرحی را برای دوگانه سوز کردن رایگان خودروها اجرا کرد؛ اما امسال این طرح فقط مختص ناوگان حمل و نقل عمومی و سکوهای اینترنتی بوده و بودجه ای برای عموم شهروندان اختصاص نیافته است.»

وی ادامه داد: «طرح شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی برای دوگانه سوز کردن رایگان تاکسی های اینترنتی، اقدامی مثبت و موثر است؛ اما اگر دولت بتواند ردیف بودجه ای ملی برای دوگانه سوز کردن رایگان تمامی خودروهای متقاضی در نظر بگیرد، بدون شک علاوه بر مهار ناآرامی بنزین، عایدات کلانی نیز به دست خواهد آورد.»

جان محمدی توضیح داد: «به ازای دوگانه سوز کردن هر خودرو، دولت باید حدود ۵۰۰ دلار هزینه کند؛ اما از محل صرفه جویی به ازای هر لیتر مصرف بنزین، ۳۰ سنت عاید دولت می شود.»



وجود این پول باخبر نمی شوند. بر اساس تحقیقات انجام شده، اداره خودروهای موتور کالیفرنیا یا DMV بین سال های ۲۰۱۶ تا پاییز ۲۰۲۴ بیش از ۸ میلیون دلار مزاد حاصل از فروش حدود ۵ هزار و ۳۰۰ دستگاه خودرو را دریافت کرده است. در عین حال، قانون فعلی این اداره را ملزم نمی کند به طور مستقیم مالکان سابق را از وجود این مبالغ مطلع کند. اگر مالکان ظرف سه سال برای دریافت پول خود اقدام نکنند، حق مطالبه آن را از دست خواهند داد. در واکنش به این وضعیت، سناتور جمهوری خواه Kelly Seyarto لایحه ای با عنوان SB ۲۹۵۱۰ ارائه کرد. نسخه اولیه این طرح حتی DMV را موظف می کرد ظرف ۱۴ روز مالکان را از وجود این مبالغ مطلع کند؛ اما این بخش در جریان بررسی های قانون گذاری حذف شد.

ایالت کالیفرنیا این روزها درگیر یک مناقشه غیر معمول خودرویی شده است؛ پرونده ای که نه به خودروهای برقی مربوط می شود و نه به استانداردهای آلایندگی، بلکه به سر نوشت پول های ارتباط دارد که پس از فروش خودروهای توقیف شده باقی می ماند. در حالی که قانون گذاران ایالتی قصد داشتند روند فعلی را اصلاح کنند، Gavin Newsom فرماندار کالیفرنیا با ووتی یک لایحه جدید مانع اجرای آن شد. ماجرا از این جا آغاز می شود که برخی خودروها پس از توقیف و عدم پرداخت هزینه های پارکینگ، حمل یانگهداری در پارکینگ های توقیفی به مزایده گذاشته می شوند. پس از کسر هزینه های قانونی، در برخی موارد دمیلفی از فروش خودرو باقی می ماند که از نظر قانونی متعلق به مالک قبلی خودرو است. اما مشکل آن جاست که بسیاری از مالکان هرگز از

وقتی فروش خودرو توقیفی به درآمد دولت تبدیل می شود!

کارگران کانادایی در آستانه تصمیمی سر نوشت ساز برای «استانتیس»



گروه خودروسازی Stellantis ممکن است به زودی با چالش دیگری در آمریکای شمالی روبه رو شود. اتحادیه کارگری Unifor اعلام کرده اعضای آن در اواسط ماه اکتبر درباره صدور مجوز اعتصاب رای گیری خواهند کرد؛ اقدامی که می تواند فشار مذاکرات میان کارگران و خودروساز چندملیتی را افزایش دهد. این رای گیری در شرایطی برگزار می شود که اختلافات میان طرفین بر سر برخی تعهدات سرمایه گذاری و آینده فعالیت کارخانه های کانادایی همچنان ادامه دارد. یونیفور معتقد است استانتیس در اجرای بخشی از تعهدات پیشین خود با کندی عمل کرده و اعضای اتحادیه خواهان شفافیت بیشتری درباره برنامه های آینده شرکت

هستند. اهمیت این پرونده از آن جهت است که استانتیس یکی از بزرگ ترین کارفرمایان صنعت خودرو در کانادا به شمار می رود و هر گونه تنش کارگری می تواند بر تولید چندین محصول کلیدی تأثیر بگذارد. تجربه سال های اخیر نیز نشان داده اعتصاب های کارگری در صنعت خودرو قادر هستند در مدت کوتاهی زنجیره تأمین و برنامه های تولید را تحت فشار قرار دهند. اتحادیه یونیفور تأکید کرد هر آیی گیری به معنای آغاز فوری اعتصاب نیست، بلکه ابزاری برای تقویت موقعیت مذاکره کنندگان اتحادیه در گفت و گو با مدیریت شرکت محسوب می شود.

پس از سال ها انتظار، «سالین» بار دیگر به دنبال خریدار است



شرکت Saleen بار دیگر فرآیند دریافت سپرده برای خودرو اسپرت S1 را آغاز کرده است؛ اقدامی که توجه علاقه مندان این برند آمریکایی را به خود جلب کرده، اما همزمان پرسش های تازه ای نیز به وجود آورده است. مهم ترین سوال همچنان بدون پاسخ مانده: خریداران چه زمانی خودرو خود را تحویل خواهند گرفت؟ S1 یکی از جاه طلبانه ترین پروژه های سالین در سال های اخیر محسوب می شود. این خودرو نخستین بار چندین سال پیش معرفی شد و قرار بود به عنوان یک مدل اسپرت سبکوزن موتور وسط، جایگاه تازه ای برای برند در بازار خودروهای پر فور منس ایجاد کند. با این حال، مشکلات مالی، تغییرات مدیریتی و چالش های تولید باعث شد پروژه ها با تاخیر مواجه شود. اکنون سالین دوباره از علاقه مندان می خواهد برای رزرو خودرو سپرده پرداخت کنند. اما نکته قابل توجه این که شرکت همچنان تاریخ مشخصی برای آغاز تحویل خودروها اعلام نکرده است. همین موضوع باعث شده برخی ناظران بازار با احتیاط بیشتری به این دور جدید پیش فروش نگاه کنند. چالش اصلی سالین این است که بازار خودروهای اسپرت امروز بسیار متفاوت از سال های اولیه معرفی S1 شده است. در این مدت، رقابت شدیدتر شده و بسیاری از خودروسازان روی خودروهای برقی و فناوری های جدید تمرکز کرده اند.

مدیر عامل «بوگاتی ریمک» درباره آینده صنعت خودرو اروپا هشدار داد؛

اروپا با تعرفه نمی تواند چین را شکست دهد



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در حالی که خودروسازان چینی باسرعنی کم سابقه سهم بازارهای جهانی را تصاحب می کنند و در حوزه خودروهای برقی، فناوری باتری و هزینه تولید مزیت های قابل توجهی نسبت به از دست رفتن جایگاه سنتی این قاره هشدار می دهند. امروز دیگر تهدید چین یک سناریوی آینده نگارانه نیست؛ بلکه واقعیتی است که در نمایشگاه، آمار فروش و بازارهای صادراتی به وضوح دیده می شود. در چنین شرایطی، مدیر عامل Bugatti Rimac راهکاری متفاوت برای مقابله با این چالش پیشنهاد کرده است: راهکاری که برخلاف بسیاری از بحث های رایج پیرامون تعرفه های وارداتی یا محدودیت های تجاری، بر یک موضوع بنیادین تمرکز دارد: نوآوری. از نگاه او، اروپا نمی تواند صرفاً با ایجاد موانع تجاری یا محافظت از بازار داخلی در برابر موج خودروسازان چینی پیروز شود، بلکه باید دوباره به مرکز توسعه فناوری و خلاقیت صنعتی جهان تبدیل شود. اهمیت این دیدگاه از آن جهت است که رقابت فعلی تنها بر سر فروش خودرو نیست. آن چه امروز میان اروپا و چین جریان دارد، رقابتی بر سر آینده صنعت خودرو، زنجیره تأمین، فناوری های پیشرفته و حتی جایگاه اقتصادی کشورها در دهه های آینده است. به همین دلیل، اظهارات مدیر عامل بوگاتی را می توان بخشی از بحث بزرگ تری دانست که این روزها سراسر صنعت خودرو اروپا را درگیر کرده است؛ پرسشی ساده اما حیاتی: چگونه می توان در برابر موج پر قدرت خودروسازان چینی ایستاد، بدون آن که مزیت های رقابتی صنعت اروپا از بین برود؟

هشدار نوآور محور

اظهارات اخیر Mate Rimac، مدیر عامل Bugatti Rimac، را باید در چارچوب نگرانی های فزاینده صنعت خودرو اروپا درباره قدرت گیری چین تحلیل کرد. در حالی که طی سال های گذشته بسیاری از سیاستمداران اروپایی بر ابزارهایی مانند افزایش تعرفه های واردات یا محدود کردن



آن چه این بحث را مهم تر می کند، این واقعیت است که رقابت میان چین و اروپا دیگر تنها به خودرو محدود نمی شود. موضوع امروز، کنترل فناوری های آینده، تسلط بر زنجیره تأمین باتری، توسعه نرم افزارهای خودرویی، هوش مصنوعی و خدمات متصل است. به همین دلیل، هشدار ریماک را می توان فراتر از یک اظهار نظر مدیریتی دانست؛ هشداری درباره آینده یکی از مهم ترین صنایع قاره اروپا. این دیدگاه در واقع بسیار نزدیک به استدلالی است که این روزها بخشی از مدیران و تحلیلگران صنعت خودرو اروپا مطرح می کنند. استدلال اصلی این است که خودروسازان لوکس آلمانی در رقابت با Tesla و سپس خودروسازان چینی، تا حدی از مهم ترین مزیت تاریخی خود فاصله گرفته اند: کیفیت ساخت، طراحی داخلی ممتاز و حس لوکس گرایی. در دهه ۲۰۱۰، خودروهایی مانند D4 S-Class Audi A8 Mercedes-Benz W222 حتی بر برخی نسل های Series Y BMW معیارهای جدیدی برای کیفیت کابین، عایق بندی، ارگونومی و جزئیات لوکس تعیین کردند. بسیاری از مشتریان این خودروها رانه به خاطر تعداد نمایشگرها، بلکه به خاطر حس خاص حضور در کابین خریداری می کردند. منتقدان معتقدند پس از موفقیت تسلا، بخشی از صنعت خودرو به اشتباه تصور کرد آینده لوکس گرایی صرفاً در نمایشگرهای بزرگ، حذف دکمه ها و طراحی مینیمالیستی خلاصه می شود. در نتیجه برخی برندهای سنتی تلاش کردند به جای توسعه مفهوم لوکس مخصوص خود، به روندی نزدیک شوند که تسلا آغاز کرده بود. همین موضوع باعث شد در برخی محصولات، حس کیفیت و شخصیت منحصر به فرد برند تا حدی کمرنگ شود. نمونه ای که معمولاً مطرح می شده همان D4 Audi A8 است. بسیاری از طرفداران آئودی معتقدند این نسل ترکیبی ایده آل از فناوری، کیفیت متربال، طراحی محافظه کارانه و مهندسی دقیق بود. از نگاه آن ها، نسل های بعدی اگر چه از نظر فناوری پیشرفته تر شدند، اما الزاماً همان حس خاص و ماندگار را ایجاد نکردند. البته در مقابل، یک استدلال دیگر هم وجود دارد. خودروسازان سنتی الزاماً به دلیل تقلید از تسلا تغییر نکردند؛ بلکه مقررات ایمنی، الزامات نرم افزاری، هزینه های توسعه خودروهای برقی و انتظارات جدید مشتریان نیز نقش مهمی در این تغییرات داشته اند. ساخت کابینی با کیفیت W222 یا D4 A8 امروز همچنان ممکن است، اما هزینه نهایی آن به مراتب بیشتر از گذشته خواهد بود.



می تواند تنها راه حفظ رقابت پذیری قاره سبز باشد. در غیر این صورت، حتی اگر تعرفه ها نتوانند برای مدتی رشد برندهای چینی را کندتر کنند، در بلندمدت قادر به متوقف کردن آن ها نخواهند بود. این بحث در شرایطی مطرح می شود که بازار خودروهای برقی اروپا وارد مرحله حساسی شده است. بسیاری از خودروسازان آلمانی، فرانسوی و ایتالیایی میلیاردی ها را برای توسعه پلتفرم های الکتریکی هزینه کرده اند، اما همزمان با فشار کاهش تقاضا، افزایش هزینه تولید و هجوم محصولات چینی نیز مواجه هستند. همین موضوع باعث شده بخشی از مدیران صنعت خودرو از اتحادیه اروپا درخواست حمایت های بیشتری داشته باشند. نکته قابل توجه این که ریماک خود یکی از چهره هایی است که مسیر متفاوتی را تجربه کرده است. شرکت او از یک استارت آپ کوچک در کرواسی به مجموعه ای تبدیل شد که امروز مالکیت و مدیریت یکی از مشهورترین ناهای صنعت خودرو جهان، یعنی بوگاتی را بر عهده دارد. شاید به همین دلیل نگاه او به این که بر حمایت دولتی متمرکز باشد، بر ایجاد مزیت های فناوریانه تکیه دارد.

در واقع، پیام اصلی مدیر عامل بوگاتی بسیار روشن است: اروپا نمی تواند در رقابت با چین صرفاً نقش مدافع را بازی کند. اگر خودروسازان اروپایی بخواهند جایگاه تاریخی خود را حفظ کنند، باید دوباره به پرچمداران نوآوری تبدیل شوند؛ نه این که تنها با ابزارهای حمایتی از بازار داخلی خود محافظت کنند.

دسترسی خودروسازان چینی به بازارهای غربی تأکید کرده اند، ریماک معتقد است اروپا در حال انتخاب ساده ترین راه حل و در عین حال کم اثرترین مسیر ممکن است. از نگاه او، مشکل اصلی اروپا کمبود حمایت های تجاری نیست، بلکه کاهش سرعت نوآوری است. مدیر عامل بوگاتی ریمک هشدار داده که خودروسازان اروپایی در سال های اخیر بیش از آن که بر توسعه فناوری های جدید و مدل های کسب و کار آینده تمرکز کنند، درگیر مقررات، بوروکراسی و حفظ ساختارهای قدیمی شده اند. در مقابل، شرکت های چینی باسرعنی بسیار بالاتر در حال توسعه فناوری های مرتبط با خودروهای برقی، نرم افزارهای خودرویی، سامانه های هوشمند و زنجیره تأمین باتری هستند. این نگرانی تنها به برندهای اقتصادی محدود نمی شود. امروز خودروسازان چینی در حال ورود به بخش هایی از بازار هستند که زمانی قلمرو انحصاری اروپایی ها محسوب می شد. برندهایی مانند Nio، Zeekr و Xpeng دیگر صرفاً تولید کنندگان خودروهای ارزان قیمت نیستند و در بسیاری موارد محصولاتی عرضه می کنند که از نظر فناوری، امکانات رفاهی و حتی کیفیت ساخت با رقبای اروپایی رقابت مستقیم دارند. ریماک معتقد است اروپا باید به جای تمرکز بر دفاع از موقعیت فعلی خود، دوباره به مرکز نوآوری جهان تبدیل شود. او دیدا، تاریخ صنعت خودرو اروپا بر پایه خلاقیت، مهندسی و ریسک پذیری نباشد و بازگشت به همین ویژگی ها

جاه طلبی تازه صنعت خودرو ایتالیا؛ تولد یک سوپر اسپرت مستقل

رانندگی. از نظر ظاهری، Tipo ۸۲۹ کاملاً وفادار به زبان طراحی سوپر اسپرت های ایتالیایی است. بدنه ای کپار قناع، ورودی های هوای بزرگ، خطوط سیال و تناسب عضلانی باعث شده خودرو در همان نگاه اول توجه علاقه مندان را به خود جلب کند. طراحان پروژه تلاش کرده اند ضمن حفظ ویژگی های کلاسیک این کلاس، هویتی مستقل برای محصول خود ایجاد کنند و از تقلید مستقیم از برندهای مشهور ایتالیایی فاصله بگیرند. البته چالش اصلی این خودرو صرفاً طراحی یا مهندسی نیست. ورود به بازاری که دهه ها در اختیار برندهای افسانه ای قرار داشته، نیازمند ایجاد اعتبار و اعتماد میان مشتریان است. خریداران سوپر اسپرت های گران قیمت معمولاً تنها یک خودرو خریداری نمی کنند؛ آن ها بخشی از تاریخ، اعتبار و پرستیژی یک برند را می خرند.

در کشوری که نام هایی مانند Pagani و Ferrari، Lamborghini، Maserati بخش مهمی از هویت صنعت خودرو را شکل داده اند، ورود یک برند جدید به دنیای سوپر اسپرت ها کار ساده ای نیست. با این حال، شرکت نوپای Angelelli Auto-bili تصمیم گرفته با معرفی مدل Tipo ۸۲۹ شانس خود را در یکی از رقابتی ترین و دشوارترین بخش های بازار خودرو امتحان کند. Tipo ۸۲۹ نخستین محصول این برند ایتالیایی محسوب می شود و از همان ابتدا تلاش کرده خود را به عنوان یک سوپر اسپرت اصیل معرفی کند. برخلاف برخی پروژه های نوظهور که برقی سازی را به عنوان مسیر اصلی انتخاب می کنند، این خودرو همچنان روی جذابیت های سنتی یک سوپر اسپرت متمرکز است؛ ترکیبی از طراحی احساسی، مهندسی سبکوزن و تأکید بر تجربه

همکاری تایوانی ها و «میتسوبیشی» نتیجه داد

میتسوبیشی شاید سال هاست از دوران طلایی مدل های پر فور منس خود فاصله گرفته باشد، اما جدیدترین محصول برقی این شرکت نشان می دهد اعداد و ارقام عملکردی همچنان می توانند شگفت انگیز باشند. خودروساز ژاپنی به تازگی از یک کراس اوور برقی جدید برای بازارهای آسیایی رونمایی کرده که از نظر قدرت خروجی حتی از قوی ترین نسخه های Lancer Evolusion فراتر می رود.

این خودرو حاصل همکاری میتسوبیشی با شریک تایوانی خود است و بر پایه پلتفرمی توسعه یافته که برای خودروهای برقی مدرن طراحی شده است. اگر چه محصول جدید هیچ شباهتی از نظر فلسفه و شخصیت به نسل های مشهور Evo ندارد، اما از منظر قدرت فنی توانسته رکوردی



را ثبت کند که تا چند سال پیش برای طرفداران برند غیر قابل تصور بود. برای درک اهمیت این موضوع کافی است به تاریخچه خانواده Evo نگاه کنیم. مدل های مختلف لنسر اوولوشن طی دهه ها به عنوان نماد پرفورمنس میتسوبیشی شناخته می شدند و در قوی ترین نسخه های خود به خروجی هایی در حدود ۴۰۰ اسب بخار دست پیدا کردند. اما خودرو برقی جدید شرکت، با اتکا به مزایای سامانه های الکتریکی، از این مرز عبور کرده و به قدرتمندترین محصول تولیدی تاریخ میتسوبیشی از نظر توان خروجی تبدیل شده است. البته تفاوت اصلی تنها به قدرت بیشتر محدود نمی شود. گشتاور آنی موتورهای برقی باعث می شود خودرو در شتاب گیری اولیه عملکردی بسیار سریع تر از بسیاری از مدل های بنزینی سنتی داشته باشد. همین موضوع یکی از دلایل اصلی رشد محبوبیت خودروهای الکتریکی پرفورمنس در سال های اخیر بوده است. اهمیت این محصول برای میتسوبیشی فراتر از معرفی یک خودرو جدید است. شرکت طی سال های گذشته بیش از هر چیز به کراس اوورها و مدل های اقتصادی متکی بوده و حضور کهرنگی در بخش خودروهای هیجان انگیز داشته است. حالا این محصول برقی می تواند نشان دهد برند ژاپنی چگونه می خواهد در عصر الکتریکی شدن هویت فنی خود را بازتعریف کند.

دو گانه و سیستم صوتی پیشرفته، سطح رفاه را در کنار ماهیت پر فورمنس حفظ می‌کنند. در بخش فنی، این خودرو به پیشرانۀ ۱۶ لیتری سه سیلندر توربوشارژ GTS-1۶ مجهز است که توان تولید حدود ۳۰۰ اسب بخار قدرت و ۲۹۵ پوند فوت گشتاور را دارد. نیرو از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی هوشمند یا جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک GR-DAT به هر چهار چرخ (سامانه GR-FOURAWD) منتقل می‌شود که چسبندگی و پایداری بالایی فراهم می‌کند. قیمت پایه این هاچ‌بک اسپرت برای مدل ۲۰۲۵ از حدود ۳۹ تا ۴۰ هزار دلار آغاز شده و در نسخه‌های فول به محدوده ۴۶ هزار دلار می‌رسد که آن را در میان هاچ‌بک‌های پر فورمنسی بازار قرار می‌دهد.

نسخه GR از کرولا، محصولی کاملاً عملکردمحور از برند Gazoo Racing محسوب می‌شود که با رویکردی الهام گرفته از دنیای رالی توسعه یافته است. در نمای بیرونی، زبان طراحی تنها چمی با گلگیرهای غریبی، ورودی‌های هوای بزرگ، هود برجسته و اسپویلر عقب مشکی براق، هویت اسپرت خودرو را برجسته می‌کند. استفاده از رینگ‌های ۱۸ اینچی آلایزی و برخی تریم‌ها با ساقف فیبر کربنی، علاوه بر کاهش وزن، به بهبود آیرودینامیک کمک می‌کند. در فضای داخلی، کابین با تمرکز بر راننده طراحی شده و از صندلی‌های اسپرت با دوخت قرمز، فرمان چرمی، نمایشگر دیجیتال و سیستم اطلاعات -سرگرمی مدرن بهره می‌برد. تجهیزات اتی مانند گرم‌کن صندلی‌های جلو، تهویه اتوماتیک



تویوتا کرولا «GR»؛ اسپرت کوچولوی جذاب



قیمت خودرو نسبت به نرخ ارز حباب دارد

معادله متفاوت خودرو و بازارهای موازی



فروش خودرو سازان و سیاست‌های قیمت‌گذاری نیز می‌توانند بر روند قیمت‌ها اثر بگذارند. از این رو، بررسی بازار خودرو بدون توجه به متغیرهای مختص این صنعت، تصویر کاملی از تحولات قیمتی ارائه نمی‌دهد. اما سال ۱۴۰۳ نیز از این منظر قابل توجه است. در این سال، نرخ دلار ۵۲ درصد و قیمت سکه ۹۶ درصد افزایش یافت؛ در حالی که رشد نقدینگی ۲۹.۱ درصد بود. با وجود افزایش قابل توجه قیمت دارایی‌های موازی، بهای پژو ۲۰۷ اتوماتیک ۲۵ درصد و دنا پلاس اتوماتیک تنها ۹.۵ درصد افزایش یافت. به این ترتیب، رشد قیمت هر دو خودرو از افزایش نرخ دلار و سکه کمتر بود و حتی از رشد نقدینگی نیز عقب ماند. این فاصله می‌تواند نشان‌دهنده تفاوت زمان‌بندی واکنش بازار خودرو به تحولات اقتصادی باشد. به عبارت دیگر، افزایش نرخ ارز یا رشد قیمت دارایی‌های موازی لزوماً در همان سال و به همان میزان در قیمت خودرو منعکس نمی‌شود. شرایط عرضه، نحوه فروش، انتظارات بازار و محدودیت‌های موجود در سازوکار قیمت‌گذاری می‌توانند بر میزان انتقال این تغییرات به بازار خودرو اثر بگذارند. البته برای تعیین سهم هر یک از این عوامل، بررسی اطلاعات تکمیلی ضروری است.

نخستین سال مورد بررسی نیز دو مدل خودرو داخلی واکنش یکسانی به شرایط اقتصادی نداشتند. در سال ۱۴۰۱، هم‌زمان با افزایش ۶۳ درصدی نرخ دلار و رشد ۱۱۹ درصدی قیمت سکه، بهای پژو ۲۰۷ اتوماتیک ۶۵ درصد و دنا پلاس اتوماتیک ۷۰.۵ درصد افزایش یافت. در این سال، رشد نقدینگی ۳۱.۱ درصد بود. مقایسه این ارقام نشان می‌دهد که رشد قیمت هر دو خودرو از افزایش نقدینگی بیشتر بود، اما از رشد سکه عقب ماند. همچنین افزایش قیمت خودروها به رشد نرخ ارز نزدیک‌تر بود؛ موضوعی که می‌تواند از اهمیت تحولات ارزی در شکل‌گیری انتظارات قیمتی بازار خودرو حکایت داشته باشد. با این حال، در سال ۱۴۰۲ مسیر تغییرات قیمت خودرو متفاوت شد. در شرایطی که نقدینگی ۲۵.۶ درصد افزایش یافت، نرخ دلار ۱۰ درصد و قیمت سکه ۱۱ درصد رشد کرد، قیمت پژو ۲۰۷ اتوماتیک با افت ۸ درصدی مواجه شد و دنا پلاس اتوماتیک نیز تنها ۳.۸ درصد افزایش قیمت را تجربه کرد. این در حالی است که هر دو خودرو در سال قبل افزایش قیمت قابل توجهی داشتند. این تفاوت نشان می‌دهد که رابطه میان رشد نقدینگی و قیمت خودرو، رابطه‌ای مستقیم و همیشگی نیست. به بیان دیگر، افزایش نقدینگی به تنهایی به معنای افزایش هم‌زمان و متناسب قیمت خودروها نیست. وضعیت عرضه، تقاضای مصرفی و سرمایه‌ای، انتظارات خریداران، شرایط



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

مقایسه پنج‌ساله قیمت خودرو با نقدینگی، نرخ ارز و سکه نشان می‌دهد که بازار خودرو همواره از الگوی یکسانی با سایر دارایی‌ها پیروی نکرده است. در فاصله سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴، رشد قیمت ۲ مدل خودرو بر تقاضای داخلی در مقاطعی از شاخص‌های اقتصادی پیشی گرفته و در برخی سال‌ها از آن‌ها عقب مانده است. با این حال در سال ۱۴۰۴ با وجود رشد قابل توجه قیمت هر دو خودرو، میزان افزایش بهای آن‌ها با یکدیگر و با شاخص‌های اقتصادی تفاوت داشت. این واگرایی، نقش عوامل مختص بازار خودرو را در کنار تحولات کلان اقتصادی برجسته می‌کند.

به گزارش «دنیای اقتصاد» بررسی روند تغییرات نقدینگی، نرخ ارز، قیمت سکه و بهای دو خودرو بر تقاضای داخلی در فاصله سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که بازار خودرو اگرچه از تحولات کلان اقتصادی و رشد قیمت دارایی‌های موازی تأثیر می‌پذیرد، اما همواره با آهنگی مشابه این بازارها حرکت نمی‌کند. مقایسه سالانه این متغیرها حاکی از آن است که در برخی مقاطع، رشد قیمت خودرو از رشد نقدینگی و حتی نرخ ارز پیشی گرفته و در برخی سال‌ها نیز با فاصله‌ای قابل توجه از بازارهای موازی عقب مانده است. این تفاوت به‌ویژه در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ مشهود است؛ به‌طوری‌که پس از رشد محدودتر قیمت خودرو در سال ۱۴۰۳، دو مدل مورد بررسی در سال بعد افزایش قیمت بیشتری را تجربه کرده‌اند. با این حال، مقایسه پنج‌ساله نشان می‌دهد که نمی‌توان روند قیمت خودرو را تنها با استناد به تغییرات نقدینگی یا نرخ ارز توضیح داد و برای درک دقیق‌تر آن باید به عوامل اختصاصی این بازار نیز توجه داشت. بدین ترتیب مقایسه روند قیمت خودرو با شاخص‌های اقتصادی می‌تواند نشان دهد که چه اندازه از تغییرات قیمتی این بازار با تحولات عمومی اقتصاد هم‌جهت بوده و در چه مقاطعی عوامل دیگری بر آن اثر گذاشته‌اند. به‌ویژه، فاصله رشد قیمت دو مدل خودرو مورد بررسی در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که حتی در شرایط اقتصادی مشابه، همه خودروها افزایش قیمت یکسانی را تجربه نمی‌کنند.

بنابراین، هدف از این بررسی، صرفاً مقایسه میزان گرانی خودرو با سایر دارایی‌ها نیست، بلکه تبیین تفاوت مسیر قیمت خودرو با شاخص‌های کلان اقتصادی و برجسته کردن نقش عواملی مانند عرضه، تقاضا و سیاست‌های قیمت‌گذاری در شکل‌گیری قیمت بازار است. اما بررسی تغییرات سالانه شاخص‌های اقتصادی و قیمت خودرو در پنج سال گذشته، تصویری متفاوت از رابطه میان این متغیرها ارائه می‌کند. در سال ۱۴۰۰، نقدینگی ۴۰ درصد افزایش یافت و قیمت پژو ۲۰۷ اتوماتیک نیز به‌همین میزان رشد کرد. در همین سال، افزایش نرخ دلار ۲۵.۳ درصد و رشد قیمت سکه ۳۲.۵ درصد بود. در مقابل، قیمت دنا پلاس اتوماتیک تنها ۱۱ درصد افزایش یافت. بنابراین، حتی در

فروش جهانی خودروهای برقی در نیمه نخست ۲۰۲۶ از ۹.۹ میلیون دستگاه عبور کرد

فروش خودرو سازان برقی قرار داشت؛ اما فروش آن نسبت به دوره مشابه سال گذشته ۲۰.۷ درصد کاهش یافت. در مقابل، تسلا با تحویل ۸۳۸ هزار دستگاه، رشد ۱۶.۳ درصدی را ثبت کرد و سهم خود را از بازار جهانی افزایش داد. تفاوت عملکرد این دو شرکت نشان می‌دهد که حتی خودرو سازان بزرگ نیز از تغییرات تقاضا، رقابت قیمتی و تحولات بازارهای داخلی و صادراتی تأثیر می‌پذیرند. از سوی دیگر، افزایش حضور شرکت‌های چینی در بازارهای خارجی، رقابت را برای خودرو سازان اروپایی، آمریکایی و آسیایی دشوارتر کرده است. شرکت‌هایی که بتوانند خودروهای برقی را با قیمت رقابتی، برد حرکتی مناسب و هزینه نگهداری پایین عرضه کنند، از موقعیت بهتری برای جذب مشتری برخوردار خواهند بود. با این حال، رشد بازار به معنای یکسان بودن شرایط در همه کشورها نیست. سیاست‌های حمایتی، قیمت تمام‌شده، دسترسی به زیرساخت شارژ و عرضه خودروهای مقرون به‌صرفه همچنان در تعیین سرعت گسترش این فناوری نقش دارند. به‌همین دلیل، خودرو سازان برای حفظ سهم بازار خود ناچارند هم‌زمان بر کاهش هزینه تولید، توسعه فناوری باتری و افزایش تنوع محصولات تمرکز کنند.

در مجموع، فروش نزدیک به ۹.۹ میلیون دستگاه خودرو برقی در ۶ ماهه نخست سال، از تداوم توسعه این بازار حکایت دارد؛ اما رشد ۵.۵ درصدی بازار جهانی در کنار افت فروش در چین و آمریکای شمالی نشان می‌دهد مرحله بعدی رقابت بیش از گذشته به توان خودرو سازان در عرضه محصولات رقابتی، توسعه بازارهای صادراتی و تطبیق با سیاست‌های منطقه‌ای وابسته خواهد بود. برای صنعت خودرو ایران نیز این روند اهمیت دارد؛ زیرا فاصله گرفتن از تحولات جهانی خودروهای برقی می‌تواند در سال‌های آینده، رقابت‌پذیری محصولات و زنجیره تأمین داخلی را با چالش بیشتری مواجه کند.



موثر بر افت این بازار ارزیابی شده‌اند.

تنوع تحولات در نیمه نخست سال ۲۰۲۶

تحولات نیمه نخست سال ۲۰۲۶ تنها محدود به تغییر حجم فروش نبود و در این بازه زمانی، جایگاه شرکت‌های بزرگ نیز دستخوش تغییر شد. بر اساس گزارش «اس‌ان‌ای ریسرچ»، شرکت چینی بی‌وای‌دی با تحویل حدود یک میلیون و ۴۹۶ هزار دستگاه همچنان در صدر فهرست

بود. گسترش تولید محلی، ورود مدل‌های جدید و افزایش حضور خودرو سازان چینی در کشورهایی مانند هند و تایلند، به تقویت تقاضا کمک کرد. در همین حال، فروش خودروهای برقی در آمریکای شمالی با کاهش ۲۰.۵ درصدی به حدود ۶۸۱ هزار دستگاه رسید. پایان مشوق‌های مالیاتی فدرال آمریکا برای خرید خودروهای برقی، در کنار قیمت بالای محصولات و تغییر برنامه عرضه برخی خودرو سازان، از عوامل

بازار جهانی خودروهای برقی در نیمه نخست سال ۲۰۲۶، با وجود کاهش تقاضا در برخی از بزرگ‌ترین بازارهای جهان، مسیر رشد خود را ادامه داد. بر اساس گزارش موسسه پژوهشی «اس‌ان‌ای ریسرچ»، مجموع تحویل خودروهای برقی در جهان طی ماه‌های ژانویه تا ژوئن به ۹ میلیون و ۹۰۶ هزار دستگاه رسید؛ رقمی که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، افزایش ۵.۵ درصدی را نشان می‌دهد. این آمار خودروهای تمام‌برقی و خودروهای هیبریدی شارژی را در بر می‌گیرد؛ بنابراین، منظور از خودروهای برقی در این گزارش، هر دو گروه است. نکته مهم آن که رشد بازار جهانی در شرایطی ثبت شده که عملکرد مناطق مختلف یکسان نبوده و بخشی از بازارهای بزرگ با کاهش فروش مواجه شده‌اند. در این میان، رشد بازار اروپا، آسیا به‌جز چین و برخی اقتصادهای نوظهور، بخشی از افت فروش در مناطق دیگر را جبران کرده است.

اروپا؛ موتور اصلی رشد بازار

در نیمه نخست سال جاری، اروپا به یکی از مهم‌ترین پیشران‌های توسعه بازار خودروهای برقی تبدیل شد. افزایش تنوع محصولات، عرضه مدل‌های جدید، سیاست‌های حمایتی و تشدید رقابت میان خودرو سازان، از عوامل موثر بر گسترش این بازار به‌شمار می‌روند. در مقابل، بازار چین که طی سال‌های گذشته سهم بزرگی از رشد جهانی خودروهای برقی را به خود اختصاص داده بود، با کاهش تقاضا روبه‌رو شد. آمریکای شمالی نیز افت قابل توجهی را تجربه کرد. در نتیجه، رشد بازارهای اروپا، آسیا به‌جز چین و برخی کشورهای نوظهور، بخشی از کاهش فروش در این مناطق را جبران کرد. یکی از مهم‌ترین تحولات بازار در این دوره، افزایش فروش خودروهای برقی در کشورهایی غیر از چین بود. طبق داده‌های «اس‌ان‌ای ریسرچ»، تحویل خودروهای برقی در بازارهای خارج از چین به ۴ میلیون و ۵۹۸ هزار دستگاه رسید که در مقایسه با نیمه نخست سال ۲۰۲۵، رشد ۳۰.۳ درصدی را نشان می‌دهد. آسیا به‌جز چین از مناطق سریع‌الرشد بازار خودروهای برقی

◀ موتور ۶ سیلندر ۷۳۵۸ سی‌سی تا از آرایش وی-شکل ۶۰ درجه‌ای بر خوردار است. به عبارت دیگر زوایای قرارگیری پیستون‌ها و سیلندر ها ۶۰ درجه است. قطر سیلندر در این موتور ۸۵.۵ میلی‌متری، کورس پیستون ۱۰۰ میلی‌متری و حجم موتور آن ۳۴۴۵ سی‌سی یا ۳.۴ لیتر است. به لطف تغییراتی که در اتاق احتراق داده شده تا محفظه احتراق با شرایط نسبت تراکم بالا فراهم شود، در نهایت نسبت تراکم به ۱۰.۵ به یک رسیده است. هر چند ناگفته نماند که این نسبت تراکم با وجود نصب سیستم پر خوران توپین-توربو (توربوهای دوقلو) بوده که یک عدد ایده‌آل بوده و برای توان و گشتاور بالا بسیار اثر گذار است. از سوی دیگر به ازای هر سیلندر ۴ سوپاپ طراحی



تکنولوژی منحصر به فرد «تویوتا» در ۶ سیلندر



شده که در مجموع ۲۴ سوپاپ طراحی شده و مکانیزم DOHC یا دو میل سوپاپ رو با مکانیزم منحصر به فرد i-VTEC سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها به سبک تویوتا نصب شده تا بتواند اندمان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. از سوی دیگر سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها در تویوتا هم روی سوپاپ‌های ورودی و هم روی سوپاپ‌های خروجی بوده تا رانندمان موتور ارتقا داده شود. بلوک (بدنه) سیلندر و سر سیلندر موتور ۱۷۲۵۸ از جنس آلومینیوم بوده تا انتقال حرارت به‌خوبی صورت گیرد. همچنین استفاده از متر یال آلومینیوم و پروسه دایکستینگ سبب شده است نسبت قدرت به وزن موتور نیز در سطح ایده‌آلی قرار گیرد.

آیا «اسکانیا» در فکر تصاحب بازار اتوبوس است؟

«تورینگ»؛ مسافرت راحت و ایمن به سبک سوئدی

حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

◀ کمپانی سوئدی اسکانیا در اکتبر ۲۰۲۶ از نسل جدید اتوبوس بین شهری تورینگ (Touring) رونمایی کرد؛ محصولی که با بازنگری در طراحی بدنه، بهبود آپرودینامیک، ارتقای فضای راننده و سر نشینان و استفاده از قوای محرکه پیشرفته‌تر، به دنبال افزایش بهره‌وری در صنعت حمل و نقل جاده‌ای است. این اتوبوس که از سال ۲۰۰۹ در سبد محصولات اسکانیا حضور داشته، یکی از محصولات مهم این شرکت در بخش حمل و نقل بین شهری و گردشگری محسوب می‌شود. نسل جدید تورینگ صرفاً یک محصول با ظاهر متفاوت نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از اصلاحات مهندسی و کاربردی را در اختیار شرکت‌های حمل و نقل قرار می‌دهد. کاهش مقاومت هوا، افزایش ظرفیت حمل بار، بهبود دید راننده و ارتقای تجهیزات رفاهی مسافران، از مهم‌ترین محورهای توسعه این مدل هستند. از طرف دیگر، استفاده از خانواده موتورهای Super اسکانیا در نسخه‌های جدید دیزلی، اهمیت این رونمایی را افزایش می‌دهد. این موتورها با تمرکز بر کاهش مصرف سوخت، افزایش رانندمان و بهبود هزینه‌های عملیاتی طراحی شده‌اند؛ عواملی که برای شرکت‌های اتوبوسرانی در مسیرهای طولانی اهمیت اقتصادی بالایی دارند.

تمرکز بر آسایش سفرهای طولانی

در اتوبوس‌های گردشگری، کیفیت کابین یکی از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده رضایت مسافران است. مسافری که چندین ساعت در مسیرهای بین شهری حضور دارد، به صندلی راحت، فضای مناسب برای پاها، تهویه مطلوب، نورپردازی مناسب و دسترسی آسان به وسایل شخصی نیاز دارد. اسکانیا در نسل جدید تورینگ، مجموعه‌ای از تغییرات را برای ارتقای محیط داخلی در نظر گرفته است. این تغییرات هم بخش راننده و هم فضای اختصاص یافته به مسافران را در بر می‌گیرد. یکی از امکانات قابل توجه، ارانه صندلی‌های Kiel Avance X به‌عنوان یکی از گزینه‌های داخلی است. این صندلی‌ها با درگاه‌های USB-C عرضه می‌شوند تا مسافران بتوانند دستگاه‌های الکترونیکی خود را در طول سفر شارژ کنند. البته وجود این تجهیزات و جزئیات نهایی آن‌ها می‌تواند به پیکربندی انتخابی خودرو وابسته باشد. اسکانیا همچنین از ترکیب‌های رنگی و پوشش‌های داخلی جدید، مجموعه‌های خدماتی بازطراحی شده و نورپردازی محیطی خبر داده است. نورپردازی محیطی علاوه بر ایجاد فضای دلپذیرتر، به طراحی هماهنگ‌تر کابین کمک می‌کند؛ هر چند کیفیت نهایی تجربه سفر به عواملی مانند صدای محیط، عملکرد تهویه و طراحی ارگونومیک صندلی‌ها نیز وابسته است. از دیگر تغییرات مهم می‌توان به بازطراحی محفظه‌های بار بالای سر مسافران و افزایش ظرفیت فضای بار اشاره کرد. در سفرهای طولانی، حجم چمدان‌ها و وسایل شخصی مسافران اهمیت زیادی دارد و افزایش ظرفیت بار می‌تواند بهره‌بردارانی از اتوبوس را برای شرکت‌های گردشگری آسان‌تر کند. پله‌های ورودی نیز عریض‌تر و عمیق‌تر شده‌اند تا ورود و خروج مسافران آسان‌تر باشد. این اصلاح در کنار طراحی مناسب دستگیره‌ها و فضای ورودی، می‌تواند هنگام سوار شدن افراد سالمند یا مسافرانی که بار همراه دارند، مفید واقع شود. در بخش راننده، اسکانیا به بهبود دید محیطی و توسعه رابط دیجیتال Smart Dash توجه کرده است. نمایشگر مرکزی اطلاعات، دسترسی به قابلیت‌هایی مانند مسیربایی، دوربین دنده عقب و اطلاعات مورد نیاز رانندگی را فراهم می‌کند. سازگاری اعلام شده با اپل کار پلی نیز امکان استفاده از برخی قابلیت‌های تلفن همراه را فراهم می‌سازد. تغییر در طراحی در راننده و پنجره جانبی، یکی دیگر از اصلاحات کاربردی این نسل است. به گفته اسکانیا، ستون B حدود ۹۰ میلی‌متر به سمت عقب جابه‌جا شده است. هدف از این تغییر، بهبود میدان دید راننده و ایجاد دید مناسب‌تر نسبت به محیط اطراف اتوبوس است. مجموع این اصلاحات نشان می‌دهد که در طراحی داخلی تورینگ جدید، علاوه بر ظاهر مدرن، سه موضوع دسترسی آسان‌تر، افزایش کاربردپذیری و کاهش خستگی راننده و مسافران مورد توجه قرار گرفته‌اند.



تلفیق هویت اسکانیا با آپرودینامیک پیشرفته

یکی از مهم‌ترین تغییرات نسل جدید اسکانیا تورینگ به طراحی خارجی آن مربوط می‌شود. طراحی اسکانیا تلاش کرده‌اند هویت بصری اختصاصی این برند را در نمای جلو، خطوط جانبی و بخش عقب اتوبوس به شکلی هماهنگ‌تر به نمایش بگذارند. نتیجه، بدنه‌ای مدرن با ظاهری قدرتمند و در عین حال متناسب با ماهیت یک اتوبوس لوکس بین شهری است. در طراحی اتوبوس‌های گردشگری، ظاهر زیبا تنها یکی از معیارهای ارزیابی محسوب می‌شود. سطح گسترده بدنه، ارتفاع زیاد خودرو و حرکت مداوم آن در سرعت‌های بزرگ‌راهی، آپرودینامیک را به یکی از عوامل مؤثر بر مصرف انرژی تبدیل می‌کند. به همین دلیل، اصلاح فرم بدنه و کاهش مقاومت هوا در نسل جدید تورینگ از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. اسکانیا اعلام کرده که بهبود آپرودینامیک این اتوبوس به کاهش مصرف انرژی و پایین آمدن سطح صدا کمک می‌کند. همچنین این‌های جانبی دیجیتال جایگزین این‌های متعارف شده‌اند؛ راهکاری که علاوه بر کاهش مقاومت هوا، می‌تواند دید راننده و کنترل فضایی اطراف خودرو را بهبود بخشد. در اتوبوسی با ابعاد بزرگ، این‌ها نقش مهمی در رانندگی شهری، ورود به پایانه‌ها، عبور از مسیرهای پارک و تغییر خط در بزرگراه دارند. دوربین‌های دیجیتال، در صورت طراحی و تنظیم مناسب، امکان نمایش تصویر محیط پیرامون را در نمایشگرهای داخل کابین فراهم می‌کنند و می‌توانند برخی محدودیت‌های دید ناشی از این‌های سنتی را کاهش دهند. یکی دیگر از تغییرات مهم، جابجایی بالاتر چراغ‌های عقب است. این طراحی با هدف افزایش قابلیت دیده شدن اتوبوس از فاصله دور انجام شده و در شرایط رانندگی شبانه یا هنگام کاهش دید می‌تواند ایمنی را افزایش دهد. استفاده از چراغ‌های LED نیز با زبان طراحی مدرن این محصول هماهنگ است. با این حال، عملکرد نهایی سامانه روشنایی به مشخصات چراغ‌ها، توزیع نور و تنظیمات آن‌ها بستگی دارد و نمی‌توان صرفاً بر اساس فناوری LED درباره میزان برتری آن قضاوت کرد.



ساختار یک اتوبوس ویژه مسیرهای طولانی

شاسی در اتوبوس‌های سنگین، ساختار اصلی تحمل بار و انتقال نیروهای ناشی از وزن خودرو، سر نشینان، بار و ناهمواری‌های جاده است. کیفیت طراحی این مجموعه بر پایداری، دوام، هندلیتگ و هزینه‌های نگهداری تأثیر می‌گذارد. اسکانیا تورینگ از ساختار یکپارچه شاسی و بدنه اختصاصی خود بهره می‌برد؛ مجموعه‌ای که برای کاربرد بین شهری و گردشگری توسعه یافته است. در این نوع خودروها، طراحی باید میان استحکام سازه، ظرفیت حمل مسافر و بار، راحتی سواری و محدودیت‌های وزنی تعادل برقرار کند. یکی از نکات قابل توجه در نسل جدید، بازنگری در فضای بار و افزایش ظرفیت محفظه‌های نگهداری چمدان‌هاست. اسکانیا از افزایش فضای قابل استفاده بار خبر داده و به تغییراتی در کف اتوبوس، محفظه‌های بالای چرخ‌ها و قفسه‌های بالای سر مسافران اشاره کرده است. این اصلاحات برای شرکت‌های اتوبوسرانی اهمیت اقتصادی دارند؛ زیرا در مسیرهای گردشگری طولانی، ظرفیت بار می‌تواند بر انتخاب نوع سرویس و میزان رضایت مشتری تأثیر بگذارد.

سیستم تعلیق، ترمز و سایز تایرها

سیستم تعلیق اتوبوس‌های گردشگری وظیفه جذب ضربات ناشی از ناهمواری‌های جاده، حفظ تماس چرخ‌ها با سطح مسیر و کنترل حرکات بدنه را بر عهده دارد. در اتوبوس‌های بلند و سنگین، تنظیم دقیق تعلیق می‌تواند بر راحتی مسافران، پایداری در پیچ‌ها و کنترل خودرو در مانورهای ناگهانی اثر بگذارد.

ورود قوای محرکه سوپر به اتوبوس نسل جدید

مهم‌ترین بخش فنی نسل جدید اسکانیا تورینگ، امکان استفاده از خانواده موتورهای دیزلی Super (سوپر) اسکانیا است. این خانواده با تمرکز بر افزایش رانندمان، کاهش مصرف سوخت و بهبود هزینه‌های بهره‌برداری توسعه یافته است. بر اساس اطلاعات فنی منتشر شده در وبسایت رسمی اسکانیا بریتانیا، گزینه‌های موتور Super معرفی شده برای نسل جدید تورینگ شامل نمونه‌های ۱۱ و ۱۳ لیتری هستند. این موتورها با سطوح متفاوت توان و گشتاور عرضه می‌شوند تا شرکت‌های حمل و نقل بتوانند متناسب با وزن اتوبوس، شرایط مسیر و نوع فعالیت خود، انتخاب مناسبی داشته باشند. موتور ۱۱ لیتری سوپر با توان و گشتاورهای مختلف عرضه می‌شود؛ به این معنا که در نسخه پایه توان ۳۵۰ اسب بخاری با گشتاور ۱۸۰۰ نیوتون متری، توان ۳۹۰ اسب بخاری با گشتاور ۲۰۰۰ نیوتون متری و توان ۴۳۰ اسب بخاری با گشتاور ۲۲۰۰ نیوتون متری در دسترس مشتریان خواهد بود. موتور ۱۳ لیتری سوپر در سه نسخه ۴۲۰ اسب بخاری با گشتاور ۲۳۰۰ نیوتون متر، ۴۶۰ اسب بخاری با گشتاور ۲۵۰۰ نیوتون متر و قوی‌ترین مدل با توان ۵۰۰ اسب بخاری و گشتاور ۲۶۵۰ نیوتون متری به تولید می‌رسد. این اعداد به خانواده پیشرفته‌ای معرفی شده برای نسل جدید مربوط هستند و به معنای عرضه تمام ترکیب‌ها در همه بازارها و همه پیکربندی‌های شاسی نیستند. گشتاور بالا در دورهای کاری مناسب موتور، برای حرکت اتوبوس سنگین اهمیت زیادی دارد. هنگام شروع حرکت، عبور از شیب‌های طولانی یا رانندگی با ظرفیت کامل مسافر و بار، پیشران باید بتواند نیروی کافی را بدون نیاز به افزایش مداوم دور موتور تأمین کند. البته عملکرد واقعی اتوبوس فقط به قدرت موتور وابسته نیست. نسبت‌های دنده، وزن عملیاتی، ضرایب انتقال قدرت، شرایط جاده و نحوه مدیریت موتور و گیربکس نیز بر شتاب‌گیری، مصرف سوخت و قابلیت حرکت در سربالایی تأثیر می‌گذارد. در بخش انتقال قدرت، اسکانیا برای خانواده تورینگ از گیربکس ۱۲ سرعته مجهز به سامانه Scania Opticruise نام برده است. این سامانه با مدیریت الکترونیکی تعویض دنده‌ها، تلاش می‌کند انتخاب نسبت انتقال قدرت را با شرایط رانندگی و بار خودرو هماهنگ کند. مدیریت مناسب تعویض دنده می‌تواند به کاهش فشار کاری راننده، حفظ موتور در محدوده کاری مناسب و بهبود بهره‌وری سوخت کمک کند. در یک اتوبوس گردشگری که ممکن است ساعت‌های طولانی در بزرگراه‌ها، جاده‌های کوهستانی و مسیرهای پر ترافیک حرکت کند، این ویژگی اهمیت ویژه‌ای دارد. اسکانیا همچنین برای نسل جدید تورینگ از بهبودهای مرتبط با تعمیرپذیری و نگهداری سخن گفته است. بر اساس اعلامیه معرفی محصول، پیشران Super در کنار اصلاحات فنی و بهبود دسترسی به قطعات، با هدف افزایش قابلیت اطمینان و کاهش توقف‌های عملیاتی به کار گرفته شده است. شرکت اسکانیا اعلام کرده که قوای محرکه Super در مقایسه با نسل‌های پیشین، بسته به شرایط و پیکربندی، می‌تواند حدود ۸ تا ۱۰ درصد صرفه جویی در مصرف سوخت و انتشار آلایندگی ایجاد کند. این رقم یک ادعای کلی درباره بهبود عملکرد است و نباید آن را مصرف سوخت قطعی هر اتوبوس در تمام شرایط رانندگی تلقی کرد.



اطلاعه و نمای نسل جدید تورینگ در اکتبر ۲۰۲۶ تمام جزئیات سیستم تعلیق، مشخصات ترمز، ابعاد دیسک‌ها و اندازه تایرها را به صورت جامع منتشر نکرده است. در نتیجه، نمی‌توان نوع دقیق تعلیق، اندازه تایر یا مشخصات فنی ترمز را برای تمام نسخه‌های جدید قطعی دانست.

در کنار آن، سامانه ترمز باید توانایی کاهش سرعت و متوقف کردن ایمن اتوبوس را در شرایط مختلف بار، سرعت و شیب مسیر داشته باشد. در خودروهای سنگین، هماهنگی سامانه‌های ترمز، تجهیزات کنترل پایداری و سامانه‌های کمکی کاهش سرعت اهمیت بالایی دارد. با وجود اهمیت این بخش‌ها،



اکتروس ۲۰۲۳ چه ویژگی‌هایی دارد؟



مرسدس بنز اکتروس ۲۰۲۳ یکی از پیشرفته‌ترین کامیون‌های سنگین در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی محسوب می‌شود که با تمرکز بر آپرودینامیک، ایمنی و راحتی راننده توسعه یافته است. در طراحی خارجی، کابین‌های StreamSpace و GigaSpace با خطوط نرم و بهینه‌سازی شده، ضریب درک را کاهش داده و مصرف سوخت را بهبود می‌دهند. چراغ‌های LED، آینه‌های دیجیتال MirrorCam و جلوپنجره بزرگ با نشان مرسدس، چهره‌ای مدرن و تکنولوژیک به این کشنده می‌بخشند. در فضای داخلی، کابین کاملاً راننده‌محور طراحی شده و از نمایشگر دوگانه «Multimedia Cockpit»، تخت خواب‌های ارگونومیک، یخچال، سیستم تهویه مطبوع، بخاری در جاوفضای ذخیره‌سازی گسترده بهره‌می‌برد که برای مسیرهای طولانی

ایده‌آل است. از نظر فنی، اکتروس ۲۰۲۳ به پیشرفته‌های دیزلی ۶ سیلندر خطی مرسدس با استاندارد آلایندگی Euro ۶ مجهز است که بسته به نسخه، توانی در بازه حدود ۴۲۰ تا بیش از ۵۳۰ اسب‌بخار تولید می‌کند. گیربکس ۱۲ سرعته اتوماتیک PowerShift نیز انتقال قدرت را با نرمی و بهره‌وری بالا انجام می‌دهد. در بخش ایمنی و آپشن‌ها، سامانه‌هایی مانند Active Assist، سیستم حفظ حرکت بین خطوط، کروژ کنترل هوشمند و سیستم پایش فشار باد تایر ارائه می‌شود که سطح ایمنی را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد. قیمت این کشنده در بازار جهانی بسته به تیپ، کاربری و تجهیزات، معمولاً از حدود ۷۰ هزار دلار برای نمونه‌های کار کرده تا بیش از ۲۵۰ هزار دلار برای نسخه‌های صفر و فول آپشن متغیر است.

داوود خداداد، فعال حوزه تجارت خارجی مطرح کرد؛

توقف ناگهانی واردات ۴ هزار کامیون پس از آغاز فرآیند اسقاط نیازمند پاسخگویی دولت است

توقف ناگهانی فرآیند اسقاط و ثبت سفارش کامیون‌های وارداتی نیازمند پاسخگویی وزارت صمت و بانک مرکزی است

و هزینه‌بر انجام داده‌اند، تفکیک صورت گیرد. سپس برای هر گروه، ضوابط روشن و زمان‌بندی مشخص اعلام شود تا هم ملاحظات ارزی و تجاری رعایت شود و هم متقاضیان در بلاتکلیفی باقی‌نمانند.

توقف واردات در حالی مطرح می‌شود که نوسازی ناوگان فرسوده یکی از نیازهای جدی حمل‌ونقل کشور است. ادامه این وضعیت چه اثری بر صنعت حمل‌ونقل و اقتصاد خواهد داشت؟

نوسازی ناوگان صرفاً یک موضوع مرتبط با واردات نیست؛ بلکه مستقیماً بر بهره‌وری حمل‌ونقل جاده‌ای اثر می‌گذارد. کامیون‌های فرسوده معمولاً هزینه‌های تعمیر و نگهداری بیشتری دارند و در صورت پایین‌بودن بهره‌وری فنی، می‌توانند مصرف سوخت و هزینه عملیاتی بالاتری به مالکان تحمیل کنند. این هزینه‌ها در نهایت بر اقتصاد فعالیت حمل‌ونقل و هزینه جابه‌جایی کالا اثر می‌گذارد. از طرف دیگر، رانندگی که بخش عمده سرمایه خود را در یک کامیون قدیمی نگه داشته است، برای جایگزینی آن به مسیر قانونی، قابل پیش‌بینی و متناسب با توان مالی خود نیاز دارد. اگر این مسیرها با توقف‌های ناگهانی مواجه شوند، انگیزه ورود به فرآیند نوسازی کاهش می‌یابد. البته واردات به‌تنهایی همه مشکلات ناوگان را حل نمی‌کند و باید در کنار آن، تامین مالی، خدمات پس از فروش، دسترسی به قطعات، هزینه نگهداری و توان اقتصادی رانندگان نیز در نظر گرفته شود. با این حال، هر مسیری که برای نوسازی تعریف می‌شود، باید از ابتدا از نظر مقرراتی، ارزی و اجرایی بررسی شده باشد. اگر ظرفیت واردات اعلام می‌شود، لازم است دستگاه‌های مسئول اطمینان حاصل کنند که امکان اجرای آن وجود دارد. در غیر این صورت، اعلام ظرفیت بدون فراهم کردن مقدمات اجرایی، نفع‌نهی نوسازی کمک نمی‌کند، بلکه می‌تواند سرمایه و زمان متقاضیان را نیز درگیر کند.

در نهایت، چه اقداماتی باید در دستور کار وزارت صمت، بانک مرکزی و دستگاه‌های نظارتی قرار گیرد تا این مساله تعیین تکلیف شود؟

در وهله نخست، وزارت صمت باید به‌صورت رسمی اعلام کند که توقف سامانه اسقاط و ثبت سفارش در مسیر موضوع بند «پ» ماده ۵۹ به چه تصمیمی و براساس کدام مستند انجام شده است. همچنین باید وضعیت ظرفیت اعلام‌شده برای واردات حدود ۴ هزار دستگاه کامیون و کشنده مشخص شود و روشن باشد که آیا این ظرفیت همچنان معتبر است یا تغییر کرده است. دوم، باید پرونده متقاضیانی که پیش از توقف سامانه، بر اساس ضوابط اعلام‌شده اقدامات مربوط به خرید کامیون فرسوده و آغاز تشریفات اسقاط را انجام داده‌اند، به‌صورت جداگانه بررسی شود. برای این افراد باید راهکار قانونی، زمان‌بندی مشخص و مرجع پاسخگو تعیین شود. سوم، بانک مرکزی باید در محدوده وظایف خود، درباره محدودیت‌های احتمالی ارزی و تأثیر آن‌ها بر اجرای این مسیر توضیح دهد. اگر متقاضی ناشی از تامین ارز است، لازم است ضوابط و اولویت‌های تخصیص منابع به‌روشنی اعلام شود. چهارم، درباره ثبت سفارش‌های منتسب به سرمایه‌گذاری خارجی نیز باید بررسی مستند و بی‌طرفانه‌ای انجام شود. مبنای سرسرمایه‌گذاری، رعایت الزامات قانونی و نحوه انتقال احتمالی حقوق با امتیاز باید بر اساس مقررات مربوط بررسی شود؛ بدون آن که پیش از انجام رسیدگی، درباره اشخاص یا مصداق خاص داوری حتمی در نهایت، از دستگاه‌های نظارتی انتظار داریم اطمینان حاصل کنند که مقررات به‌صورت یکسان و شفاف اجرا می‌شود و تصمیمات اجرایی، بدون بررسی آثار و شفاف اجرای آن‌ها بر حقوق و تعهدات ایجادشده، فعالان اقتصادی را در وضعیت نامشخص قرار نمی‌دهد. تأکید می‌کنم که نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور نباید تحت تأثیر تصمیمات ناگهانی یا ناهماهنگی میان دستگاه‌ها قرار گیرد. سرمایه‌گذاری که بر اساس ظرفیت اعلام‌شده و مقررات کشور وارد میدان شده، حق دارد پاسخ‌روشن و تصمیمی قابل پیش‌بینی مطالبه کند. قانون باید مبنای ایجاد اعتماد و تسهیل فعالیت اقتصادی باشد؛ از این رو، هر گونه تغییر در مسیر اجرا نیز باید با شفافیت، استدلال کارشناسی و تعیین تکلیف متقاضیان همراه شود.



آیا می‌توان گفت توقف این مسیر به نفع برخی فعالان بازار ثبت سفارش تمام می‌شود؟ آیا شواهدی درباره وجود منافع خاص در این تصمیم در اختیار دارید؟

آن‌چه در حال حاضر می‌توان با اطمینان مطرح کرد، وجود پرسش‌ها و ابهام‌هایی است که باید پاسخ داده شوند. درباره این‌که آیا توقف این مسیر به نفع اشخاص یا گروه‌های مشخصی تمام شده یا آیا منافع خاصی در تصمیم‌گیری دخالت داشته است؟ نمی‌توان بدون اسناد و بررسی رسمی نتیجه‌گیری کرد. با این حال، وقتی یک مسیر واردات متوقف می‌شود و هم‌زمان درباره سازوکار برخی مسیرهای دیگر ابهام وجود دارد، طبیعی است که فعالان بازار خواهان شفاف‌سازی شوند. این پرسش باید از سوی دستگاه‌های مسئول پاسخ داده شود که مبنای تصمیم بوده، چه کسانی مشمول آن شده‌اند و آثار اقتصادی آن بر گروه‌های مختلف چگونه است؟ اگر توقف ناشی از محدودیت فنی، ارزی یا قانونی بوده، ارائه مستندات می‌تواند بسیاری از ابهام‌ها را برطرف کند. اگر هم بررسی‌های رسمی نشان دهد که در فرآیند تصمیم‌گیری یا اجرای مقررات تخلفی رخ داده است، باید از مسیر قانونی پیگیری شود. مانعی خواهیم صرفاً بر اساس گمانه‌زنی در رسانه وجود رانت اظهار نظر کنیم؛ بلکه خواهان آن هستیم که با انتشار اطلاعات و بررسی بی‌طرفانه، امکان ارزیابی دقیق موضوع فراهم شود. نبود اطلاعات شفاف، زمینه شکل‌گیری برداشت‌های متفاوت را ایجاد می‌کند و این مساله در نهایت به اعتماد عمومی و فضای کسب‌وکار آسیب می‌زند.

در چنین شرایطی، چگونه می‌توان میان ضرورت کنترل منابع ارزی و تجارتی کشور با یک سو و حمایت از سرمایه‌گذارانی که بر اساس مقررات اقدام کرده‌اند از سوی دیگر تعادل برقرار کرد؟

هیچ‌کس منکر ضرورت مدیریت منابع ارزی، کنترل ثبت سفارش‌ها و رعایت مقررات واردات نیست. کشور با محدودیت‌هایی مواجه است و دستگاه‌های مسئول باید منابع و ظرفیت‌های موجود را بر اساس اولویت‌های اقتصادی مدیریت کنند. اما مساله این است که سیاست‌گذاری باید پیش از ایجاد تعهد برای فعالان اقتصادی انجام شود، نه این‌که ابتدا ظرفیت اعلام شود و پس از آغاز اقدامات، محدودیت‌ها به شکل ناگهانی اعمال شوند. اگر محدودیت ارزی وجود دارد، باید از ابتدا مشخص شود چه میزان واردات امکان‌پذیر است و متقاضیان بر اساس چه معیارهایی انتخاب می‌شوند. اگر قرار است اولویت‌ها تغییر کند، لازم است آثار این تغییر بر پرونده‌های موجود بررسی و برای آن‌ها راهکار اجرایی تعیین شود. ثبت مقررات به معنای نادیده گرفتن شرایط جدید نیست؛ بلکه به معنای مدیریت تغییرات با رعایت حقوق و تعهدات ایجادشده است. دستگاه اجرایی ممکن است به دلایل قانونی یا اقتصادی ناچار به اصلاح رویه‌ها شود، اما نحوه اجرای این اصلاحات اهمیت زیادی دارد. به اعتقاد من، راهکار این است که میان پرونده‌های جدید و پرونده‌هایی که متقاضیان آن‌ها پیش از توقف اقدامات قانونی

نوربالا

موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که پای خرید کامیون فرسوده، صرف هزینه و آغاز تشریفات اسقاط در میان باشد؛ اقداماتی که می‌تواند شدن واردات، با تعهدات مالی و بلاتکلیفی عملیاتی مواجه کند

یکی از محورهای انتقاد شما، تفاوت در برخورد با مسیرهای مختلف واردات کامیون است. این تفاوت دقیقاً به چه موضوعی بازمی‌گردد؟

موضوعی که ما مطرح می‌کنیم، ضرورت بررسی دقیق و شفاف مسیرهای مختلف واردات است. در مسیر موضوع بند «پ» ماده ۵۹، هدف اعلام‌شده، نوسازی ناوگان از طریق جایگزینی کامیون‌های فرسوده است و متقاضی نیز باید هزینه‌ها و تشریفات مربوط به فرآیند خود را طی کند. با این حال، این مسیر با توقف مواجه شده و افرادی که اقدامات خود را آغاز کرده‌اند، منتظر تعیین تکلیف هستند. در مقابل، درباره برخی ثبت سفارش‌های منتسب به سرمایه‌گذاری خارجی، پرسش‌هایی از سوی فعالان این حوزه مطرح است؛ از جمله این‌که سرمایه‌گذاری مورد ادعا چگونه تامین شده، الزامات قانونی آن چگونه احراز شده و حقوق ناشی از ثبت سفارش‌ها تحت چه شرایطی در اختیار اشخاص دیگر قرار گرفته است؟ البته تأکید می‌کنم که هر گونه انتقال حقوق قراردادی یا فروش کامیون وارد شده، لزوماً به معنای تخلف نیست. باید میان انتقال قانونی حقوق، فروش کالای وارد شده و واگذاری غیرمجاز امتیاز ثبت سفارش تفاوت قائل شد. هر کدام از این موارد ضوابط و الزامات خاص خود را دارد و تشخیص تخلف نیز نیازمند بررسی مستندات است. پرسش ما این است که چرا در یک مسیر قانونی که متقاضیان آن اقدامات مربوط به نوسازی ناوگان را آغاز کرده‌اند، توقف ایجاد می‌شود، اما درباره ابهام‌های مطرح‌شده در برخی مسیرهای دیگر، توضیح شفاف و جامعی در اختیار فعالان بازار قرار نمی‌گیرد؟ انتظار داریم وزارت صمت و دستگاه‌های نظارتی، بدون پیش‌داوری، هر دو موضوع را بررسی کنند و مشخص شود آیا تفاوت موجود ناشی از ضوابط متفاوت، محدودیت‌های اجرایی یا عوامل دیگری است.



قالب یک کامیون فرسوده حفظ کردند. وقتی چنین فردی بر اساس یک ظرفیت اعلام‌شده تصمیم می‌گیرد کامیون خود را وارد فرآیند اسقاط کند، در واقع بخشی از دارایی و امکان فعالیت اقتصادی خود را به امید جایگزینی آن با یک وسیله نقلیه جدید درگیر کرده است. توقف ناگهانی فرآیند می‌تواند او را با هزینه‌های انجام‌شده، از دست‌رفتن فرصت‌های اقتصادی و ابهام در ادامه فعالیت مواجه کند. از سوی دیگر، فعالان اقتصادی برای انجام این فرآیند برنامه‌ریزی می‌کنند. خرید کامیون فرسوده، پیگیری اسقاط، تامین منابع مالی و انجام مقدمات واردات، همگی هزینه و زمان می‌طلبد. اگر تصمیمات اجرایی بدون اطلاع‌رسانی قبلی تغییر کند، امکان برنامه‌ریزی از فعال اقتصادی گرفته می‌شود و ریسک فعالیت در بخش حمل‌ونقل افزایش می‌یابد. پیامد مهم‌تر، آسیب به اعتماد است. سرمایه‌گذار زمانی وارد یک مسیر قانونی می‌شود که بتواند تا حد معقولی نسبت به ثبات مقررات و استمرار اجرای آن اطمینان داشته باشد. اگر پس از آغاز به‌شدت، مسیر بدون توضیح روشن متوقف شود، طبیعی است که در تصمیم‌گیری‌های بعدی محتاط‌تر عمل کند. بنابراین، انتظار ما این است که دستگاه‌های مسئول علاوه بر تشریح دلایل توقف، درباره وضعیت افرادی که پیش از این تصمیم اقدامات قانونی خود را آغاز کرده‌اند، راهکاری مشخص ارائه دهند.

مسئولیت اصلی در این زمینه متوجه کدام دستگاه است، وزارت صمت، بانک مرکزی یا سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای؟

برای تعیین مسئولیت دقیق، ابتدا باید مشخص شود توقف فرآیند یا تصمیم کدام مرجع انجام شده و مستند قانونی یا اجرایی آن چه بوده است. بدون دسترسی به این اطلاعات نمی‌توان مسئولیت را به‌صورت قطعی متوجه یک دستگاه کرد؛ اما وزارت صمت و بانک مرکزی، با توجه به نقش خود در سیاست‌گذاری تجاری، ثبت سفارش و تامین ارز، باید درباره بخش‌های مرتبط با وظایفشان پاسخگو باشند. سازمان راهداری نیز باید درباره نیاز اعلام‌شده ناوگان و الزامات نوسازی توضیح دهد. اگر محدودیت ارزی وجود داشته، باید روشن شود این محدودیت چگونه بر ظرفیت اعلام‌شده اثر گذاشته است. اگر مشکل به ضوابط ثبت سفارش یا فرآیند اسقاط مربوط بوده، باید مشخص شود چرا این موضوع پیش از ورود متقاضیان به مرحله اجرایی بررسی نشده است؟ مساله مهم، هماهنگی میان دستگاه‌هاست. مسئولیت اقتصادی نباید هزینه ناهماهنگی‌های اداری را بر دارد. متقاضی با یک ساختار یکپارچه تصمیم‌گیری مواجه نیست؛ بلکه برای پیشبرد کار خود باید مراحل مختلف را در دستگاه‌های گوناگون طی کند. بنابراین، مسئول باید سازوکار هماهنگی میان این دستگاه‌ها را به گونه‌ای تنظیم کند که تغییر تصمیم در یک بخش، بدون تعیین تکلیف وضعیت متقاضیان، کل فرآیند را متوقف نکند. مطالبه ما روشن است: مرجع تصمیم‌گیر، مستند تصمیم و برنامه تعیین تکلیف پرونده‌های موجود باید به‌صورت رسمی اعلام شود.

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از تحلیل بازار، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای ایران صرفاً به معنای جایگزینی کامیون‌های فرسوده با کشنده‌های جدید نیست؛ این موضوع با بهره‌وری شبکه حمل‌ونقل، هزینه تمام‌شده جابه‌جایی کالا، مصرف سوخت، ایمنی جاده‌ها و در نهایت قدرت رقابت اقتصاد کشور را تباط مستقیم دارد. با این حال، تحقق این هدف به سیاست‌هایی نیاز دارد که علاوه بر تامین منابع مالی و فراهم کردن امکان واردات، از ثبات اجرایی و قابلیت پیش‌بینی نیز برخوردار باشند؛ چرا که حتی بهترین قوانین نیز در صورت تغییر ناگهانی رویه‌ها، نمی‌توانند سسر ما به‌گذاری را پایدار ایجاد کنند. در همین چارچوب، توقف فرآیند اسقاط و ثبت سفارش در مسیر واردات کامیون از محل بند «پ» ماده ۵۹، پرسش‌هایی درباره نحوه اجرای مقررات، هماهنگی دستگاه‌های مسئول و سر نوشت متقاضیانی ایجاد کرده است که به گفته فعالان این حوزه، اقدامات خود را بر مبنای ظرفیت اعلام‌شده آغاز کردند. موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که پای خرید کامیون فرسوده، صرف هزینه و آغاز تشریفات اسقاط در میان باشد؛ اقداماتی که می‌تواند متقاضی را پیش از نهایی‌شدن واردات، با تعهدات مالی و بلاتکلیفی عملیاتی مواجه کند. در همین زمینه، با «داوود خداداد»، فعال حوزه تجارت خارجی و عضو انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری به گفت‌وگو پرداختیم؛

توقف فرآیند اسقاط و ثبت سفارش کامیون از محل بند «پ» ماده ۵۹، چه ابعدای دارد و چرا این موضوع به مطالبه جدی فعالان حوزه حمل‌ونقل تبدیل شده است؟

مساله اصلی، صرفاً توقف یک سامانه نیست؛ بلکه موضوع به نحوه اجرای قانون و مسئولیت دستگاه‌های اجرایی در قبال افرادی بازمی‌گردد که بر اساس ضوابط اعلام‌شده وارد یک فرآیند اقتصادی شدند. وزارت صنعت، معدن و تجارت با توجه به نیاز ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور که از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اعلام شده بود، ظرفیت واردات حدود ۴ هزار دستگاه کامیون کشنده از محل بند «پ» ماده ۵۹ تخصیص داده بود. پس از این اقدام، رانندگان دارای کامیون فرسوده و متقاضیان واردات نیز بر اساس ظرفیت اعلام‌شده و مقررات موجود وارد فرآیند شدند. برخی از آن‌ها برای تامین کامیون فرسوده مورد نیاز اسقاط هزینه کردند و تشریفات مربوط به اسقاط نیز آغاز شد. پرسش این است که اگر قرار بود اجرای این مسیر متوقف شود، چرا پیش از ورود متقاضیان و آغاز تعهدات مالی آن‌ها، موضوع تعیین تکلیف نشد؟ وقتی ظرفیت مشخصی اعلام می‌شود و فعال اقتصادی بر اساس آن تصمیم می‌گیرد، انتظار طبیعی این است که دستگاه‌های مسئول، پیش از ایجاد تعهد برای مردم، محدودیت‌های قانونی، ارزی و اجرایی را بررسی کرده باشند. نمی‌توان از یک سو بر ضرورت نوسازی ناوگان تأکید کرد و از سوی دیگر، افرادی را که برای تحقق همین هدف وارد میدان شدند بدون توضیح روشن در وضعیت بلاتکلیف قرار داد. اگر مانعی وجود دارد، باید اعلام شود؛ اگر تصمیمی تغییر کرده، دلایل آن باید مشخص باشد و اگر ادامه فرآیند امکان‌پذیر است، باید زمان‌بندی اجرای آن اعلام شود.

از منظر اقتصادی، توقف ناگهانی این فرآیند چه پیامدهایی برای رانندگان و سرمایه‌گذاران دارد؟ آیا خسارت‌ها صرفاً به تأخیر در واردات محدود نمی‌شود؟

قطعاً موضوع به تأخیر در واردات محدود نمی‌شود. باید توجه داشت که بخش مهمی از متقاضیان این مسیر، شرکت‌های بزرگ با منابع مالی گسترده نیستند؛ بلکه رانندگان و افرادی هستند که طی سال‌ها فعالیت در جاده‌ها، سرمایه خود را در



مجاز ایران خودرو را انتخاب کنند. رعایت ضوابط اعلام‌شده و طی مراحل تعیین‌شده برای ثبت سفارش، انجام معامله و تحویل خودرو، از الزامات حضور در این عرضه‌است. متقاضیان می‌توانند برای شرکت در عرضه وانت آریسان ۴ به سامانه معاملات بورس کالای ایران به نشانی tts.time.co.ir مراجعه کنند. جزئیات کامل شرایط عرضه، ضوابط فروش و تحویل نیز در وبسایت رسمی ایران خودرو به نشانی ikco.ir در بخش «فروش خودرو» و زیرمثنی «اطلاع از ضوابط فروش و تحویل» و اینفوگرافی «گام‌به‌گام خرید خودرو از طریق بورس کالا» منتشر شده‌است.

«ایکوپرس - گروه صنعتی ایران خودرو امروز، سه‌شنبه ۲۸ مهرماه، ۴۰۰ دستگاه وانت آریسان ۲ را با موعد تحویل ۱۴ آذرماه از طریق بورس کالای ایران عرضه می‌کند. براساس شرایط اعلام‌شده، متقاضیان برای شرکت در این عرضه باید پیش از انجام معامله، در صدی از قیمت پایه خودرو ادر حساب و کالنی خود تأمین کنند. پس از نهایی شدن معامله نیز پرداخت هزینه‌های قانونی خرید، شامل مالیات، بیمه و سایر هزینه‌های مرتبط، بر عهده خریداران خواهد بود.

همچنین خریداران برای تکمیل فرآیند تحویل خودرو باید یکی از نمایندگی‌های

عرضه ۴۰۰ دستگاه وانت



«آریسان ۲» در بورس کالا؛
تحویل در آذرماه

تحلیل
analysis



احسان

ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

اعلام شرایط فروش فوق‌العاده و پیش‌فروش عادی محصولات زامیاد «EX»

هفته چهارم بهمن‌ماه ۱۴۰۵ در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد متقاضیان می‌توانند برای اطلاع از جزئیات شرایط فروش و ثبت درخواست، به سامانه فروش اینترنتی محصولات گروه خودروسازی سایپا مراجعه کنند

بدون کاربری، مدل ۱۴۰۵، به‌رنگ خاکستری و با موعد تحویل حداکثر ۹۰ روز پس از پذیرش عرضه می‌شود. همچنین در طرح پیش‌فروش عادی، محصولات زامیاد EX تک‌سوز و دو‌گانه‌سوز بدون کاربری، مدل ۱۴۰۵ و به‌رنگ خاکستری، با موعد تحویل

به گزارش «سایپانوز» طرح فروش فوق‌العاده و پیش‌فروش عادی محصولات زامیاد EX از ساعت ۱۲ روز سه‌شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵ از طریق سامانه فروش اینترنتی تا زمان تکمیل ظرفیت آغاز می‌شود. در طرح فروش فوق‌العاده، کامیونت زامیاد EX تک‌سوز

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام PRO X۲۲ دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ام‌وی‌ام PRO X۵۵ اسکلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ام‌وی‌ام XV۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
چری آریزو ۵ T FL IE اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد	۰	
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اسکلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اسکلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۳۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جک J۱۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۱/۵ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اوتار ۱۲EREV اولترا (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ایرس EREVH۵ نیمه‌برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۱ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بامو iX۱ Drivee برقی (کیت M) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX۲ Drive۱۱s (۲۰۲۶)	۰	۲۱ میلیارد	۰	
بامو iX۲ Drive۲۸s (۲۰۲۶)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX۳ Leading۱ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز L۲۰۰C۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan۵۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQE SUV۵۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQ۳۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد	۰	
بی‌وایدی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد	۰	
بی‌وایدی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۸ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تاتک ۲۰۰۰-سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تاتک ۷۰۰-۳۰۰۰سی‌سی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۳۰ میلیارد	۰	
تویوتا لندکروز ۳.۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۵ میلیارد	۰	
تویوتا پرادو ۲.۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	۰	
تویوتا Probx۵۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا آوالون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲.۰ لیتر تک‌دیفرنسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا رافور هیبرید ۲.۵ لیتر دودیفرنسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هونداسیویک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (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	یک‌میلیارد و ۵۷۵	۵	▼
ساینا S۱۵۱ (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۷۱۰	۰	
ساینا GXL دو‌گانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۱۵	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۱۰	۱۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۴۵۰	۳۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۱۰	▲
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۵	▼
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۴۰۰	۶۰	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۹۲۰	۱۰	▲
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۶۸۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۶۵۵	۵	▲
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۵۹۵	۱۰	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۹۱۰	۱۰	▲
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۹۸۵	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۶۴۰	۵۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۶۸۰	۵۰	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۳۴۰	۴۰	▼
پادرا پلاس دو‌گانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۲۰	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۲۰	▼
نیسان دو‌گانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۳۴۰	۶۰	▼
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۴۰	▼
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۸۵۵	۵۵	▼
سورن دو‌گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۷۰	▼
سورن دو‌گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۷۹۰	۶۰	▼
سورن دو‌گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۱۴۵	۷۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۴۰۰	۳۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۶۴۵	۳۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۹۷۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد 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	▲
دنا پلاس توربو دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۸۹۰	۲۰	▼
دنا پلاس توربو 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 دنده ۷۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۹۴۵	۲۵	▼
تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۸۳۰	۰	
تارا اتومات ۷۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
راناپلاس (تومز عقب کلسای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۰۵	۱۵	▼
راناپلاس (تومز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۳۴۰	۳۵	▼
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۴۰	▼
وانت آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۷۰۰	۱۵	▼



کشف ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در قوچان



فرمانده انتظامی قوچان از کشف ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در این شهرستان خبر داد. سرهنگ قربانعلی قربانی گفت: «کار آگاهان دایره مبارزه با قاچاق کالای پلیس آگاهی حین کنترل انبارهای واحدهای صنعتی ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاچاق کشف کردند.» وی افزود: «طبق گفته کارشناسان ارزش این

محموله قاچاق ۲۵ میلیارد ریال برآورد شده است.» فرمانده انتظامی شهرستان قوچان با اشاره به معرفی یک متهم به مراجع قضایی از شهروندان خواست برای ریشه کن کردن قاچاق با مجموعه انتظامی همکاری کنند و هرگونه اطلاعات و اخبار در این زمینه را به مرکز ۱۱۰ گزارش دهند

بخشی از محصولات «والوالین» از کسب تاییدیه «Dexos» معاف شدند؛

تصمیم جنجالی یکی از قدیمی‌ترین برندهای روانکار جهان

فرآیندهای تایید شده است که هزینه و پیچیدگی خاص خود را دارند. در شرایطی که زنجیره جهانی تامین با محدودیت مواجه می‌شود، حفظ تمامی الزامات این برنامه‌ها برای همه محصولات ممکن است دشوارتر از گذشته شود

والوالین در اطلاعیه رسمی خود تاکید کرده این تصمیم بخشی از واکنش شرکت به تحولات بازار و شرایط متغیر صنعت خودرو است. این شرکت همچنین یادآوری کرده که طی بیش از ۱۶۰ سال فعالیت خود همواره تلاش کرده میان کیفیت محصول، عملکرد فنی و نیازهای در حال تغییر بازار تعادل برقرار کند

از منظر صنعت روانکار، اقدام اخیر والوالین را می‌توان نشانه‌ای از تاثیر مستقیم چالش‌های زنجیره تامین بر سیاست‌های محصول دانست. در حالی که بسیاری از شرکت‌ها برای تطبیق با الزامات فنی سخت‌گیرانه‌تر خودروسازان سرمایه‌گذاری می‌کنند، شرایط جدید بازار آن‌ها را وادار کرده است راهکارهای متفاوتی برای حفظ عرضه و استمرار حضور در بازار انتخاب کنند

در نهایت، حذف تاییدیه Dexos از بخشی از محصولات والوالین صرفاً یک تغییر برچسب‌گذاری نیست؛ بلکه بازتابی از فشارهای گسترده‌ای است که امروز کل صنعت روانکار جهان با آن روبه‌رو است. فشاری که نشان می‌دهد حتی بزرگ‌ترین و با سابقه‌ترین برندهای استانداردهای مدرنی مانند Dexos نیز فرآیند تولید را پیچیده‌تر کرده‌اند. اخذ و تمدید این تاییدیه‌ها مستلزم انجام مجموعه‌ای از آزمون‌های فنی، کنترل‌های کیفی و



نوسانات تامین روغن‌های پایه، کمبود برخی افزودنی‌های تخصصی، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، فشارهای ژئوپلیتیکی و تغییرات مداوم در استانداردهای فنی خودروسازان روبه‌رو بوده‌اند

استانداردهای مدرنی مانند Dexos نیز فرآیند تولید را پیچیده‌تر کرده‌اند. اخذ و تمدید این تاییدیه‌ها مستلزم انجام مجموعه‌ای از آزمون‌های فنی، کنترل‌های کیفی و

سفرهای گذاری و سیستم‌های انبارداری را به‌روزرسانی کنند تا در زمان عرضه محصولات جدید، اختلالی در روند تامین ایجاد نشود

امافراتر از یک تصمیم تجاری، این اتفاق نشانه‌ای از چالش‌های گسترده‌تری است که صنعت جهانی روانکار با آن مواجه شده است. طی سال‌های اخیر تولیدکنندگان روانکار در سراسر جهان با مشکلات متعددی از جمله

کرده روغن‌های مورد نظر همچنان برای بخش عمده خودروهای بازار، از جمله بسیاری از محصولات General Motors که از دوره گارانتی خارج شده‌اند، مناسب خواهند بود. به عبارت دیگر، تغییر ایجاد شده بیشتر به وضعیت صدور و حفظ گواهی‌نامه Dexos مربوط می‌شود تا ماهیت فنی خود روغن‌ها

نکته قابل توجه این که تصمیم جدید شامل همه محصولات والوالین نمی‌شود. شرکت اعلام کرده برخی محصولات همچنان تاییدیه Dexos را حفظ خواهند کرد. از جمله می‌توان به روانکارهای خانواده Dexos D، بسته‌بندی‌های Valvoline Advanced Bay Box و روغن‌موتورهای تمام‌سنتتیک عرضه‌شده در ظروف یک و ۵ کوآرتی اشاره کرد که دست‌کم تا زمان اتمام موجودی فعلی با تاییدیه Dexos در بازار عرضه خواهند شد برای شبکه توزیع و خدمات نیز تغییراتی در نظر گرفته شده است. والوالین اعلام کرده پیش از اجرای طرح، برچسب‌های جدید برای مخازن ذخیره در فروشگاه‌ها و مراکز خدماتی ارسال خواهد شد تا مشتریان بتوانند اطلاعات جدید محصول را روی تجهیزات خود نصب کنند. پس از آغاز رسمی تغییرات نیز رانندگان تانکرهای توزیع مسئول نصب و جایگزینی برچسب‌های جدید خواهند بود

علاوه بر این، شرکت شماره فنی یا Part Number جدیدی برای برخی روغن‌های پر مصرف شامل گریدهای SAE ۵W-۳۰ و ۵W-۴۰ تعریف کرده است. والوالین از مشتریان خود خواسته سامانه‌های داخلی، نرم‌افزارهای

شرکت Valvoline Global در تصمیمی که بازتاب گسترده‌ای در صنعت روانکار آمریکای شمالی داشته، اعلام کرده است برچسب تاییدیه Dexos را از بخشی از روغن‌موتورهای تمام‌سنتتیک خود حذف خواهد کرد. این تصمیم که بازارهای آمریکا، کانادا و مکزیک را در بر می‌گیرد، نتیجه مستقیم فشارهای زنجیره تامین جهانی و الزامات فعلی برنامه تاییدیه Dexos عنوان شده است اهمیت این خبر زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم Dexos یکی از مهم‌ترین استانداردهای اختصاصی صنعت خودرو در آمریکای شمالی محسوب می‌شود. این استاندارد که توسط General Motors توسعه یافته، برای اطمینان از عملکرد، دوام و سازگاری روغن‌موتور با نسل جدید موتورهای این خودرو ساز طراحی شده است و بسیاری از مصرف‌کنندگان، تعمیرگاه‌ها و شبکه‌های خدمات پس از فروش آن را به عنوان یکی از معیارهای اصلی انتخاب روانکار در نظر می‌گیرند

بر اساس اعلام والوالین، تغییرات جدید از اواسط ماه ژوئیه آغاز خواهد شد؛ هر چند شرکت هنوز تاریخ رسمی و نهایی اجرای طرح را اعلام نکرده است. طبق برنامه ریزی انجام‌شده، دو هفته پیش از اجرای تغییرات، به مشتریان اطلاع‌رسانی خواهد شد. پس از اجرایی شدن این طرح، برچسب Dexos روی بسته‌بندی یا اسناد فروش بخشی از روغن‌های تمام‌سنتتیک عرضه‌شده در مخازن فلزای تانکرها، درام‌ها و مخازن بزرگ نصب نخواهد شد با این حال والوالین تاکید کرده حذف تاییدیه به معنای کاهش قابلیت استفاده این محصولات نیست. شرکت اعلام

کرمانده‌ته‌ر

KM E

دانلود کاتالوگ

HYBRID

KM E EAGLE HEV



برجسته می‌کند. در کابین، ترکیبی از لوکس گرایی و تمرکز راننده‌محور دیده می‌شود. استفاده گسترده از چرم طبیعی، آلکانترا و ترمیم فیبر کربن، فضای داخلی را به سطح سوپر اسپرت‌های دست‌ساز نزدیک کرده‌است. نمایشگر دیجیتال خمیده پشت فرمان، نمایشگر مرکزی لمسی PCM و سیستم صوتی Burmester از مهم‌ترین تجهیزات رفاهی هستند. از نظر فنی، قلب تپنده این مدل یک موتور ۲.۸ لیتری ۶ سیلندر تخت توئین توربو است که حدود ۶۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیرو از طریق گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه PDK و سامانه چهارچرخ محرک فعال به زمین منتقل می‌شود و شتاب صفر تا ۱۰۰ آن حدود ۲.۶ ثانیه ثبت شده‌است.

پورشه ۹۱۱ توربو S به‌عنوان یکی از شاخص‌ترین نسخه‌های خانواده ۹۱۱. در بازار جهانی ۲۰۲۶ همچنان نماد تلفیق مهندسی فوق‌پیشرفته، کارایی خیره‌کننده و لوکس گرایی اسپرت آلمانی محسوب می‌شود. در ادامه، نگاهی حرفه‌ای و جامع در حدود ۲۰۰ کلمه به طراحی خارجی، کابین، مشخصات فنی و قیمت این سوپراسپرت روز می‌اندازیم. طراحی خارجی ۹۱۱ توربو S وفادار به DNA کلاسیک پورشه باقی مانده، اما با جزئیاتی تهاجمی‌تر توسعه یافته‌است. گلگیرهای عریض عقب، ورودی‌های هوای بزرگ، اسپلیتر جلو و بال فعال عقب نه تنها جلوه‌ای عضلانی ایجاد می‌کنند، بلکه نقش مهمی در بهبود آیرودینامیک و پایداری در سرعت‌های بالا دارند. چراغ‌های LED ماتریکسی و نور نوری سراسری عقب، هویت مدرن نسل جدید را

پورشه «۹۱۱ توربو S»؛ همچنان سریع و خاص



تلگرام

Telegram

جذب مشتری بیشتر با تنوع در گیربکس

یک آمار و بررسی جامع از سوی مجله حمل‌ونقل آمریکا نشان داده که مشتریان خودرو سازان تمایل بیشتری به خرید نمونه‌های اتوماتیک دارند. از طرفی موسسه «جی.دی پاور» در سال ۲۰۲۰ طی یک مقاله علمی به اثبات رساند که خودروهای با گیربکس اتوماتیک ۳۰ درصد عمر مفید بالاتری نسبت به خودروهای با گیربکس دستی دارند. باتوجه به این که خودروهای دارای گیربکس اتوماتیک از راحتی بالاتر و هزینه نگهداری پایین‌تری برخوردارند، در سبد محصولات خودرو سازان شاهد یک پا دو نسخه اتوماتیک هستیم. حال سوال این است که برای تنوع و گسترش سبد محصولات خودروهای مجهز به گیربکس اتوماتیک، خودرو سازان داخلی به چه نکاتی باید توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر نگاه دقیقی به بازار خودرو کشور داشته باشیم، یکی از دلایلی که چینی‌های بازار مورد توجه و استقبال بیشتری قرار می‌گیرند، مجهز بودن آن‌ها به گیربکس اتوماتیک است. در سبد محصولات دو خودرو ساز بزرگ کشور تنها شاهد یک تا دو محصول اتوماتیک هستیم؛ بنابراین اگر دو خودرو ساز بزرگ کشور قصد دارند تا سهم بیشتری از بازار داخلی را از آن خود کنند نیاز است که تنوع مدل‌های اتوماتیک را دوچندان کنند. برای تامین گیربکس اتوماتیک نیز می‌توانند با شرکت‌های دانش‌بنیان که در زمینه طراحی و ساخت قطعات گیربکس‌های اتوماتیک فعال هستند، همکاری کنند.

شکری

محصولات جوان‌پسند بسیاری در سبد محصولات خودرو سازان داخلی و دو خودرو ساز بزرگ کشور وجود دارد؛ بنابراین با همکاری میان شرکت‌های تولید کننده گیربکس اتوماتیک در جهان و با شرکت‌های دانش‌بنیان که دانش طراحی و ساخت گیربکس اتوماتیک را دارند، این سیستم انتقال قدرت به راحتی روی محصولات داخلی نصب می‌شود و این مساله رضایت حداکثری مشتری را به دنبال خواهد داشت. در عین حال این اقدام سبب ایجاد یک فضای رقابتی داغ در بازار می‌شود.

قدیری



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی کروز کنترل خودرو صفر کیلومتر!



خودرو کراس‌اور چینی دارم و در حال حاضر خودرویم حدود ۳۶۰۰ کیلومتر کار کرده‌است. دوروز قبل بود که در زمان حرکت با سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، دکمه کروز کنترل را فشار دادم تا این آپشن فعال شود؛ اما هیچ تغییری را احساس نکردم و سرعت خودرو به هیچ عنوان ثابت نمی‌شد. با مراجعه به نمایندگی مربوطه، کارشناس فنی اعلام کرد که سنسور کروز کنترل معیوب شده و باید تعویض شود!

۰۹۱۹*۶۵۸۱*

چگونه میان عملکرد و راحتی خودرو تعادل ایجاد می‌شود؟

جگوار «XF»؛ سدان لوکس خاص بریتانیایی



خودرو جگوار XF یکی از برجسته‌ترین سدان‌های لوکس در کلاس خود است؛ محصولی که ترکیبی از طراحی زیبا، کابین با کیفیت، امکانات رفاهی گسترده و فناوری‌های ایمنی مدرن را در کنار عملکرد قابل توجه ارائه می‌دهد. این خودرو از کمپانی معتبر جگوار با میراث طولانی در صنعت خودروسازی بریتانیا است و به‌عنوان یکی از رقبای جدی در برابر خودروهای آلمانی مثل بامو سری ۵ و مرسدس بنز کلاس E مطرح می‌شود.

طراحی بدنه زیبا با المان‌های کلاسیک جگوار XF نسل سوم از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۴ میلادی روی خط تولید این کمپانی قرار گرفت. در این مطلب نسخه ساخت مدل ۲۰۲۲ این خودرو را که ابتدای فیس‌لیفت آن بود مورد بررسی قرار می‌دهیم. این مدل در نگاه اول خودرویی لوکس، کم‌ارتقا و پویا است که زبان طراحی جگوار را با هویتی قوی در بدنه به نمایش می‌گذارد. این سدان میان‌سایز با خطوط کشیده و سطح صاف بدنه، تعادلی میان مدل کلاسیک و مدرن ایجاد می‌کند که آن را از دیگر رقبای متمایز می‌سازد.

در قسمت جلو، چراغ‌های LED با طراحی باریک در کنار جلو پنجره بزرگ جگوار شامل منحصربه‌فردی دارند که هم ظاهری شیک دارد و هم دید شب را بهبود می‌دهد. سقف کم‌ارتفاع و خط سقف شیب‌دار در امتداد شیشه عقب، شکل آیرودینامیک و جذابی به خودرو بخشیده‌است. سپرهای جلو و عقب با خطوط منسجم و هماهنگ با بدنه، جلوه‌ای ورزشی و در عین حال لوکس ایجاد می‌کنند.

رینگ‌های آلومینیومی استاندارد اغلب در اندازه ۱۹ اینچ هستند که نه تنها ظاهر خودرو را با بهت می‌کنند، بلکه حس پایداری بیشتری روی جاده القا می‌کنند.

کابین لوکس و خاص با بالاترین کیفیت

کابین جگوار XF ۲۰۲۲ تلفیقی از لوکس بودن، راحتی و فناوری‌های مدرن است. مواد به کار رفته در داخل خودرو شامل چرم مرغوب، قطعات کرومی و تزئینات چوبی و فلزی با کیفیت بالا هستند که فضایی مجلل و آرامش‌بخش برای راننده و سرنشینان فراهم می‌آورند. فضای پا و سر در هر دو ردیف صندلی مناسب است و حتی سرنشینان عقب نیز فضای کافی برای حرکت و راحتی دارند. پیکربندی صندلی‌ها به صورت ۴۰:۲۰:۴۰ قابل تا شدن است که در حالت نیاز به فضای بار بیشتر، کاربردی و عملی خواهد بود. صندلی‌های جلوه به صورت ۱۲ چته برقی با حافظه و گرم‌کن ارائه می‌شوند و برخی نسخه‌ها امکاناتی مانند تهویه، ماساژ و گرم‌کن برای ردیف عقب را نیز در اختیار دارند.

مشخصات فنی

جگوار XF ۲۰۲۲ در نسخه اصلی خود از پیش‌ران ۲ لیتری توربو ۴ سیلندر بهره می‌برد که به صورت استاندارد با گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته همراه است. این پیش‌ران توان تولید حدود ۲۳۶ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد که برای رانندگی روزمره و سفرهای جاده‌ای پاسخگو و مناسب است. همچنین در برخی از مدل‌ها دارای سامانه چهارچرخ محرک است. سیستم تعلیق این سدان به گونه‌ای تنظیم شده که تعادل خوبی میان راحتی سواری و هندلینگ پویا برقرار کند؛ چیزی که در خودروهای کلاس لوکس انتظار می‌رود.

قیمت

قیمت مدل‌های Jaguar XF ۲۰۲۲ در زمان عرضه جدید به‌طور میانگین بین ۴۶ تا بیش از ۵۲ هزار دلار بوده که در حال حاضر در بازار دست‌دوم‌ها بین ۲۵ تا ۲۸ هزار دلار تخمین زده می‌شود.

پیامک

SMS

صدای ترمز خودرو

خودرو کیا سراتو ۱۶۰۰ دارم و حدود سه روز است هنگام ترمزگیری صدای بسیار عجیبی از کف خودرویم به گوش می‌رسد که شبیه بر خورد دو جسم سخت با یکدیگر است؛ علت چیست؟

ابراهیمی-تهران

به‌طور کلی این حالت سه دلیل عمده دارد. 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 به بررسی فنی دیسک بپردازد. همچنین در صورت استفاده از لنت ترمز بی کیفیت، در زمان ترمزگیری ارتعاش یا صدای عجیبی از خودرو به گوش خواهد رسید که با تعویض لنت بر طرف می‌شود. در نهایت در صورت تمام شدن لنت ترمز، در زمان ترمزگیری به دلیل برخورد فلز لنت با سطح دیسک ترمز، صدا و ارتعاش احساس خواهد شد. بنابراین برای پیشگیری از خرابی دیسک بهتر است هر چه سریع‌تر وضعیت لنت‌های ترمز را بررسی کنید.

موتور سیکلت

موتور سیکلت با جاج پالس NS۱۶۰ اینژکتوری دارم و چندوقتی است در ساعات ابتدایی روز که دمای هوا تا حدی پایین است، موتور سیکلت‌م نه با استارت، بلکه تنها با هندل روشن می‌شود؛ علت چیست؟

فرهادنیا-کرج

این مشکل در صورتی که موتور سیکلت حین حرکت مشکلی نداشته باشد، دو علت عمده دارد. نخست این که باید باتری موتور را بررسی کنید؛ چرا که این مشکل به دلیل نبود قدرت کافی باتری و جریان الکتریکی مورد نیاز به وجود می‌آید. بنابراین در این صورت احتمال دارد باتری موتور سیکلت شما توان کمتری داشته باشد. بنابراین باید برای رفع مشکل باتری را تعویض کنید. در عین حال اگر فاصله یا لقی بین پیکاپ و فلاپویل زیاد باشد، موتور سیکلت با استارت روشن نمی‌شود و باید از هندل برای راه‌اندازی موتور استفاده کرد. برای بر طرف کردن این مشکل فاصله میان پیکاپ و بوبین باید تنظیم شود.

رانندگی ایمن با سیستم جدید

در مقاله‌ای خواندم که توپوتا آوالون مجهز به سیستمی به نام RSA است. وظیفه این سیستم در خودرو چیست و چگونه کار می‌کند؟

اکبرزاده-اصفهان

ابتدا باید گفت این سیستم فوق پیشرفته در هر خودرویی وجود ندارد و تنها روی محصولات لوکس توپوتا نصب شده‌است. اما یکی از دلایل تصادف در خودروها، عدم دقت راننده به تابلوهای راهنمایی‌وراندگی است. برای حل این موضوع در خودروها سیستم‌هایی تعبیه شده که قادر به شناسایی تابلوهای هشدار در جاده هستند. سیستم RSA با استفاده از یک دوربین، علائم و تابلوهای هشدار را شناسایی کرده و از طریق یک صفحه‌نمایش به راننده هشدار می‌دهد. این سیستم قادر است حداکثر سه علامت را به‌عنوان هشدار نمایش دهد. برخی از این علامت‌ها مانند سبقت‌ممنوع، محدودیت سرعت و... زمانی که در نمایشگر نشان داده می‌شوند، به صورت چشمک‌زن یا با تغییر رنگ بوده تا راننده را از مشکل احتمالی مطلع کنند. لازم به ذکر است در صورت بد بودن شرایط جوی، کثیفی شیشه جلو، کثیف بودن علائم جاده یا تابش مستقیم نور خورشید و... این سیستم به‌درستی نمی‌تواند عمل کند. همچنین در نسخه‌های پیشرفته آن از سال ۲۰۲۰ به بعد کمپانی توپوتا سیستم فوق پیشرفته کمکی رانندگی توپوتا را روی محصولات لوکس خود نصب کرده‌است. این سیستم مبتنی بر هوش مصنوعی است و می‌تواند عملکرد خودرو را در شرایط خاص نیز بهبود بخشد.



دقت ساخت بیشتر و نسبت مقاومت به وزن بهینه‌تری ایجاد می‌کند و حتی امکان توزیع هدفمند الیاف برای افزایش صلبیت در نقاط تحت تنش را فراهم می‌سازد. همچنین معماری‌های نوین مانند MCLA در مدل‌های هیبریدی جدید، ضمن افزایش ایمنی و یکپارچگی سازه، امکان ادغام بهتر قوای محرکه الکتریکی را فراهم کرده و کیفیت مهندسی کلی خودرو را ارتقا داده‌اند. در کنار نقاط قوت مهندسی، گزارش‌های صنعتی نشان می‌دهد مکلارن طی سال‌های اخیر با بهبود فرآیندهای تولید، کاهش خطاهای ساخت و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، کیفیت مونتاژ و دوام محصولات خود را نسبت به نسل‌های گذشته ارتقا داده است.

کیفیت محصولات جدید McLaren Automotive در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ بیش از هر زمان دیگری بر مهندسی پیشرفته، متر یال سبک‌وزن و فناوری‌های تولید متمرکز شده است. یکی از مهم‌ترین شاخصه‌های کیفی سوپراسپرت‌های این برند، استفاده گسترده از شاسی‌های مونوکوک فیبر کربنی است؛ ساختاری که علاوه بر استحکام بسیار بالا، وزن خودرو را به شکل محسوسی کاهش می‌دهد و به بهبود هندلینگ و دوام سازه کمک می‌کند. مکلارن در نسل جدید محصولات خود، فناوری‌های نوینی مانند فیبر کربن (Automated Rapid Tape (ART) را به کار گرفته که با الهام از صنایع هوافضا توسعه یافته است. این روش تولید، استحکام بالاتر،



ارتقای کیفیت در محصولات «مکلارن»

در گفت‌وگو با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان اصفهان مطرح شد؛

قالب‌های ضروری تولید، قربانی برچسب «غیر ضروری» گمرک!

توقف قالب‌های تخصصی در گمرک، هزینه‌های تولید را افزایش داده و احتمال اختلال در تامین قطعات مورد نیاز خودروسازان را بیشتر کرده است

گرفته نمی‌شود. در همین شرایط، قالب‌ها در گمرک متوقف و کار قطعه‌سازان نیز معطل می‌مانند.»

نیاز تولید به واردات تخصصی

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، این وضعیت را نوعی محدودیت داخلی برای تولید خواند و تصریح کرد: «وقتی به ما می‌گویند کالایی ضروری نیست و اجازه واردات آن را نمی‌دهند، عملاً مسیر تامین نیاز تولید بسته می‌شود. ما هزینه این قالب‌ها را از محل ارز حاصل از صادرات، پرداخت کرده‌ایم. اگر مشکل تعرفه یا طبقه‌بندی وجود دارد، باید برای آن راه‌حل پیدا کرد؛ نمی‌توان کالای مورد نیاز تولید را صرفاً به این دلیل که تعرفه‌ای برای آن تعریف نشده، در گمرک نگه داشت.»

احمدی در پاسخ به این پرسش که آیا امکان تولید این قالب‌ها در داخل وجود دارد یا نه؟ گفت: «بخش زیادی از نیازمان را از تولیدکنندگان داخلی تامین می‌کنیم. حدود ۷۰ درصد قالب‌های مورد استفاده ما داخلی است و ۳۰ درصد را از خارج می‌آوریم. این بخش خارجی شامل قالب‌هایی است که ساختشان به امکانات خاص، فولاد ویژه یا عملیات حرارتی تخصصی نیاز دارد. حتی اگر قالب‌ساز داخلی توان فنی ساخت قالب را داشته باشد، ممکن است مواد اولیه یا تجهیزات لازم را در اختیار نداشته باشد.»

این مقام صنفی، با تأکید بر اثر این محدودیت‌ها بر تولید خودروسازان اظهار داشت: «قالب‌ها و ابزارهای تولیدی در ساخت قطعات مورد نیاز خطوط خودروسازی نقش مستقیم دارند. وقتی این تجهیزات در گمرک می‌مانند، فقط قطعه‌ساز آسیب نمی‌بیند؛ خطوط دو خودروساز بزرگ نیز ممکن است با مشکل روبه‌رو شوند. این قالب‌ها برای ادامه تولید لازم هستند و توقف ترخیصشان می‌تواند زنجیره تولید را تحت تأثیر قرار دهد.»

افزایش هزینه واردات

احمدی در پاسخ به پرسشی درباره میزان افزایش هزینه‌های تولید به «دنیای خودرو» گفت: «در مورد بسیاری از کالاهای خارجی، از جمله ابزار، قالب و مواد اولیه، دیگر افزایش رانمی‌توان صرفاً با درصد بیان کرد؛ قیمت‌ها چند برابر شده‌اند. نرخ ارز ممکن است دو برابر شده باشد، اما کالایی که در بازار عرضه نمی‌شود یا موجودی محدودی دارد، گاهی پنج برابر قیمت پیدا می‌کند. علت، فقط نرخ ارز نیست؛ نبود عرضه و زیاد بودن تقاضا نیز نقش دارد. از طرف دیگر، نمی‌توان خط تولید را متوقف کرد تا شرایط بازار تغییر کند.»

این مقام صنفی همچنین درباره هزینه حمل‌ونقل نیز افزود: «هزینه حمل کانتینر که پیش‌تر حدود ۳ سه تا ۴ هزار دلار بود، اکنون به حدود ۲۱ تا ۲۲ هزار دلار رسیده است. کامیونی هم که بار را می‌آورد، ممکن است یک ماه تا ۴۰ روز در مسیر معطل بماند و بابت هر روز توقف، هزینه خواب در یافت شود. این هزینه‌ها به قیمت تمام‌شده اضافه می‌شود، در حالی که اصلاح قیمت قطعات و بازگشت نقدینگی به تولیدکننده زمان‌بر است.»

فشار تورم بر واحدها

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به گسترش کمبود نقدینگی در واحدهای تولیدی اظهار داشت: «تورم با سرعت بالایی پیش می‌رود و نقدینگی واحدها نمی‌تواند هم‌پای آن جایگزین شود. هزینه خرید مواد اولیه، ابزار و حمل‌ونقل بالا می‌رود، اما منابع مالی تولیدکننده با همان سرعت افزایش پیدا نمی‌کند. این مساله محدود به یک شرکت نیست و بسیاری از واحدها با آن روبه‌رو هستند.» احمدی در ادامه درباره چالش‌هایی که قطعه‌سازان هم‌زمان با آن‌ها مواجه هستند، اضافه کرد: «واحدهای تولیدی اکنون هم‌زمان با مشکل تامین مواد اولیه، افزایش چندبرابری قیمت‌ها، دشواری حمل‌ونقل، توقف تجهیزات و قالب‌ها در گمرک و کمبود نقدینگی مواجه هستند. تولیدکننده برای حفظ خطوط خود ناچار است مواد مورد نیاز را با هر هزینه‌ای تهیه کند، اما فروش و بازگشت پول به همان سرعت انجام نمی‌شود. در چنین شرایطی، بسیاری از واحدها با سختی فعالیت می‌کنند و ادامه کار برایشان دشوارتر شده است.»



مواد اولیه و ادامه تولید دشوارتر می‌شود.»

توقف قالب‌ها در گمرک

احمدی یکی از مشکلات فوری قطعه‌سازان را توقف قالب‌های وارداتی در گمرک دانست و گفت: «قالب‌هایی را که برای تولید ضروری هستند قطعه‌سازان وارد کرده‌اند، اما زمان طولانی در گمرک متوقف می‌مانند و ترخیص نمی‌شوند. قطعه‌سازان بهای آن‌ها را نیز پرداخت کرده‌اند، ولی اجازه ترخیص داده نمی‌شود؛ چون اعلام شده کالای ضروری نیست. این در حالی است که تولید قطعه بدون قالب امکان‌پذیر نیست. اگر قالبی در داخل کشور ساخته نمی‌شود یا فناوری، فولاد و عملیات حرارتی لازم برای تولید آن در دسترس نیست، چگونه می‌توان واردات آن را غیر ضروری دانست؟»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به بلاتکلیفی میان دستگاه‌ها افزود: «قطعه‌سازان حتی برای پیگیری موضوع به بخش‌های مختلف مراجعه می‌کنند، اما هر دستگاه، آن‌ها را به دستگاه دیگری ارجاع می‌دهد و تصمیم روشنی

قالب‌هایی را که برای تولید ضروری هستند قطعه‌سازان وارد کرده‌اند، اما زمان طولانی در گمرک متوقف می‌مانند و ترخیص نمی‌شوند. قطعه‌سازان بهای آن‌ها را نیز پرداخت کرده‌اند، ولی اجازه ترخیص داده نمی‌شود

جهش قیمت و فشار نقدینگی

رئیس صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان اصفهان درباره افزایش قیمت مواد اولیه نیز بیان داشت: «قیمت بعضی مواد اولیه خارجی، از جمله پلی‌امیدها و HNBR، چندین برابر شده است. برای برخی اقلام دیگر نمی‌توان از افزایش درصدی صحبت کرد؛ قیمت‌ها چند برابر شده‌اند. این مواد کمیاب شده‌اند و قیمتشان به شدت بالا رفته است. با این حال، برای این که خط تولید متوقف نشود، ناچاریم آن‌ها را با همین قیمت‌ها تهیه کنیم.»

احمدی اضافه کرد: «وقتی مواد اولیه را با قیمت‌های جدید می‌خریم، زمان می‌برد تا قیمت قطعات نیز اصلاح و تصویب شود. این فاصله زمانی فشار زیادی به تولیدکننده وارد می‌کند. ما پیش از این هم با کمبود نقدینگی روبه‌رو بودیم؛ اما اکنون این مشکل شدیدتر شده است. افزایش هزینه‌ها و طولانی شدن روند اصلاح قیمت‌ها، منابع مالی واحدهای تولیدی را تحت فشار قرار داده است.»

وی با تأیید تأثیر افت قدرت خرید مردم بر بازار گفت: «در کنار افزایش هزینه‌های تولید، تقاضایز برای خرید خودرو کاهش یافته است. مردم توان خرید کمتری دارند و بخشی از تقاضایی که پیش‌تر در بازار وجود داشت، دیگر نیست. این مساله هم برای بازار و هم برای واحدهای تولیدی مشکل‌ساز است. وقتی فروش کاهش پیدا می‌کند، نقدینگی کمتری به واحدها بازمی‌گردد و امکان تامین

۱۷ هزار تانکر نفتکش به ردياب هوشمند مجهز می‌شود



« به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به نقل از روابط عمومی شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران، پویامعرفی در این باره افزود: «به منظور حراست از محموله‌های نفتکش‌های جاده‌پیما، یک مرکز «مدیریت ناوگان» در شرکت ملی پخش تشکیل خواهد شد تا در ادامه با نصب سیستم‌های هوشمند، وضعیت محموله‌های نفتکش‌ها پایش و بررسی شوند.» وی تأکید کرد: «مناقضه تجهیز ۱۷ هزار تانکر نفتی به این سامانه در سطح کشور به‌زودی برقرار خواهد شد تا فاز نخست این طرح وارد مرحله اجرایی شود.» مجری طرح پایش لحظه‌ای زنجیره تولید تا توزیع فرآورده‌های نفتی با اشاره به فرآیند پایش لحظه‌ای زنجیره تأمین و توزیع فرآورده‌های نفتی از طریق

نصب و راه‌اندازی سیستم‌های مبتن برنگ در تاسیسات پایین دستی نفت گفت: «طرح پایش لحظه‌ای زنجیره تولید تا توزیع فرآورده‌های نفتی در سه فاز تعریف شده است که در قالب اجرای این طرح، مراکز ماینیتورینگ شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی تکمیل و به‌روزرسانی می‌شوند.» معارفی با اشاره به تحویل سیستم پایش و نظارت توزیع فرآورده‌های نفتی گفت: «تأیید از تجهیز تاسیسات به سیستم‌های هوشمند، اندازه‌گیری به‌صورت مکانیکی و به‌واسطه عوامل انسانی انجام می‌شد؛ اما امروزه سیستم‌های قدیمی مبتن برنگ در حال به‌روزرسانی بوده و مدل‌های امروزی فرآیندی برخط و متمرکز دارند.»

شناسه‌دار کردن کارت‌های اضطراری سوخت به سراسر کشور گسترش می‌یابد؛

حمایت از خودروهای امدادی و تاکسی‌های اینترنتی

اضطراری، شهروندان می‌توانند سهمیه‌نرخ اول کارت شخصی خود را برای سفر ذخیره‌نگارند و در مراجعات عادی، به سهولت و به صورت شفاف از سهمیه اختصاص یافته در بستر کارت اضطراری استفاده کنند، افزود: «همچنین در آینده نزدیک که مردم با این فرآیند آشنا تر شوند، دریافت توکن دقیقاً مشابه یک خرید فروشگاه معمولی، بدون دخالت اپراتور و مستقیم توسط خود راننده خواهد شد.»



« حمایت از خودروهای امدادی و تاکسی‌های اینترنتی مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با اشاره به قابلیت سیاست‌گذاری برخط در این سامانه گفت: «در گذشته به دلیل بی‌نام بودن تراکنش‌های کارت آزاد، امکان اعمال سیاست‌های حمایتی یا کنترلی وجود نداشت. برای نمونه، خودروهای امدادی، خدماتی یا رانندگان سکوهای اینترنتی به دلیل اتمام ظرفیت کارت جایگاه با مشکل روبه‌رو می‌شدند، اما اکنون می‌توان براساس پیمایش یا نیاز خدماتی، سهمیه گروه‌های هدف را به‌صورت برخط مدیریت کرد.»

باصفا همچنین با اشاره به تجربه مدیریت عرضه سوخت در جنگ تحمیلی دوم و سوم در کشور ادامه داد: «در مواقع بحرانی که برای مدیریت صف و توزیع عادلانه، سقف سوخت‌گیری ۱۰ لیتری اعمال می‌شد، برخی افراد با سوءاستفاده از بی‌نام بودن کارت اضطراری، چهار تا پنج بار متوالی سوخت‌گیری می‌کردند که این موضوع سبب ایجاد صف‌های طولانی، تنش در جایگاه‌ها و تضییع حقوق شهروندان در انتهای صف می‌شد. اکنون با اتصال تراکنش‌های سوخت به تراکنش‌های بانکی و کد ملی، توزیع عادلانه سوخت تضمین شده و امکان شناسایی الگوهای غیرعادی مصرف و جلوگیری از قاچاق فراهم شده است.»

موضوع سبب می‌شد در ساعات پایانی شب یا در مسیرهای مسافرتی، مسافران با اتمام سقف تراکنش کارت‌های جایگاه روبه‌رو شوند و ساعت‌ها تا شارژ مجدد کارت‌ها در ساعت ۲۴ معطل بمانند. همچنین در برخی موارد، زمین‌سوء استفاده یادر یافت مبالغ اضافی فراهم می‌شد.»

باصفا ادامه داد: «این مشکل در شهرهای مرزی مانند استان‌های سیستان و بلوچستان و کرمان حادتر بود؛ به گونه‌ای که به دلیل تقاضای کاذب برای عرضه خارج از شبکه، سهمیه کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها از ساعت ۸ صبح تخلیه می‌شد و شهروندان بومی برای تأمین سوخت روزانه خود با مشکل روبه‌رو می‌شدند. اما در طرح جدید، سهمیه استفاده از کارت اضطراری به کد ملی افراد متصل شده است و هر شهروند در هر ساعت از شبانه‌روز می‌تواند بدون دغدغه اتمام ظرفیت کارت جایگاه، سوخت مورد نیاز خود را دریافت کند.»

وی با بیان این که با اجرای طرح شناسه‌دار کردن کارت‌های

عدم نیاز به تطابق مالکیت خودرو با کارت بانکی در مرحله فعلی

وی با تأکید بر عدم نیاز به تطابق مالکیت خودرو با کارت بانکی در مرحله کنونی تصریح کرد: «کارت هوشمند سوخت متعلق به خودرو است و نام فرد روی آن درج نشده، بلکه دارای شماره شناسایی خودرو (VIN) و پلاک است. در مرحله کنونی اجرای طرح، هیچ محدودیتی برای تطابق مالک خودرو و کارت بانکی اعمال نشده و شهروندان می‌توانند با هر کارت بانکی معتبری که به نام خودشان است، برای خودرو و اعضای خانواده یا دیگران سوخت‌گیری کنند و صرفاً احراز هویت صاحب کارت بانکی ملایم عمل است.»

مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با برشمردن چالش‌های پیشین مدیریت کارت‌های اضطراری گفت: «پیش از این، هر کارت اضطراری در جایگاه‌ها محدودیت سقف ۲۵۵ تراکنش در شبانه‌روز داشت که این

جایگاه دریافت و با وارد کردن رمز پیش‌فرض (۱۱۱۱) در ترمینال سوخت‌گیری می‌کرد؛ اما در ساز و کار جدید، یک گام «احراز هویت» پیش از سوخت‌گیری اضافه شده است.» وی با بیان این که هم‌اکنون در ۱۰۰ جایگاه عرضه سوخت شهر تهران، دستگاه‌های جدیدی نصب و راه‌اندازی شده است که ۱۰۰ درصد سوخت‌گیری با کارت اضطراری در آن‌ها از طریق طرح شناسه‌دار کردن انجام می‌شود، تصریح کرد: «در این روش، فرد ابتدا کارت بانکی معتبر خود را در دستگاه می‌کشد و پس از احراز هویت، میزان لیتراژ در خواستی خود را (از ۱۰ لیتر تا سقف مجاز ۲۵ لیتر در تهران) انتخاب و رمز کارت بانکی را وارد می‌کند. پس از آن، دستگاه یک رسید حاوی رمز (توکن پوچر) صادر می‌کند و متقاضی با دریافت کارت اضطراری از جایگاه‌دار و وارد کردن رمز چهار رقمی درج‌شده روی رسید در نازل، سوخت‌گیری را انجام می‌دهد.» مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران تأکید کرد: «کل فرآیند احراز هویت و دریافت توکن بیش از ۱۰ ثانیه زمان نمی‌برد و گزارش‌های دریافتی از ۱۰۰ جایگاه شهر تهران نشان می‌دهد که این فرآیند بدون هیچ گونه وقفه‌ای در حال انجام است.»

« ثبت بیش از ۸۴۵ هزار اعلام توکن در پایتخت باصفا با ارائه آماری از عملکرد این طرح در جایگاه‌های منتخب تهران بیان کرد: «۸۴۵ هزار و ۲۸۶ اعلام توکن طی یک هفته پس از اجرای این طرح در سامانه ثبت شده است که از این تعداد، ۷۳۵ هزار تراکنش به پرداخت و سوخت‌گیری قطعی منجر شده و در مجموع حدود ۱۷ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر بنزین از طریق این ووچرها به فروش رسیده و ۵۸۰ هزار و ۳۳۹ کد ملی یکتانیز اعلام شده است.»

« به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، عباس باصفا در گفت‌وگو با خبرنگار «شانا» با اشاره به الزام‌های قانونی اجرای طرح «شناسه‌دار کردن کارت اضطراری جایگاه‌ها» بیان کرد: «بر اساس جزء (۱) بند «ب» ماده ۴۶ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت و همسو با راهبرد ششم برنامه جامع تأمین و تخصیص حامل‌های انرژی در شبکه حمل‌ونقل کشور، ایجاد امکان شناسه‌دار کردن هر نوع سوخت‌گیری برای خودروها و موتورسیکلت‌های شخصی یک تکلیف قانونی صریح است.» وی افزود: «همچنین طبق جزء ۳ قانون بودجه سال ۱۴۰۳، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران مکلف شده است شرایطی را فراهم کند که ۹۵ درصد سوخت‌گیری‌ها از طریق کارت هوشمند سوخت شخصی و حداکثر ۵ درصد از طریق کارت اضطراری جایگاه‌ها انجام شود.» مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با بیان این که فلسفه وجودی کارت اضطراری در جایگاه‌ها، پوشش ۵۰ درصدی برای شرایط ویژه، مانند فراموشی، مفقودی یا خرابی کارت شخصی در جاده‌ها بوده است، تصریح کرد: «متأسفانه به دلیل بی‌توجهی به این سقف قانونی در گذشته، سهم سوخت‌گیری با کارت‌های اضطراری به ۴۰ تا ۴۵ درصد رسیده است که این موضوع افزون بر ایجاد زمینه برای عرضه خارج از شبکه، چالش عدم شفافیت را به همراه داشت و مشخص نبود چه کسی، در چه مکانی و به چه میزان سوخت‌گیری می‌کند.»

« فرآیند ۱۰ ثانیه‌ای دریافت «توکن» در ۱۰۰ جایگاه تهران باصفا با تشریح فرآیند جدید سوخت‌گیری با کارت اضطراری گفت: «در روش پیشین، متقاضی کارت اضطراری را از اپراتور

اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV

فونیکس

NEW

جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات

۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

MWM SUPER HYBRID



Autoworld.ir

سه شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۹۴

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

حرکتی که الهام بخش است

کیا استینگر اولین تجربه این خودروساز کرهای در کلاس سدانهای اسپرت فستبک بود. این خودرو از اکتبر سال ۲۰۱۷ میلادی تا آوریل سال ۲۰۲۳ میلادی به تولید رسید. در سال ۲۰۲۲ میلادی در کمپین تبلیغاتی این خودرو در کشور امارات متحده عربی، روی بیلبوردها یک دستگاه کیا استینگر به نمایش در آمد که از عبارت «حرکتی که الهام بخش است» در کنار آن استفاده شد. این عبارت به شتاب و چابکی این سدان فستبک کرهای اشاره دارد.

نسل جدید و هوشمند
موتورهای بنزینی

موتورهای بنزینی مدرن با عبور از ساختارهای مکانیکی سنتی، به سامانه‌هایی هوشمند تبدیل شده‌اند که عملکرد آن‌ها با مدیریت دقیق الکترونیکی و تحلیل لحظه‌ای شرایط کارکرد کنترل می‌شود. واحد کنترل الکترونیکی موتور (ECU) با دریافت اطلاعات حسگرها، میزان پاشش سوخت، زمان جرقه‌زنی و جریان هوای ورودی را تنظیم می‌کند تا تعادلی بهینه میان توان، مصرف سوخت و آلایندگی برقرار شود. تزریق مستقیم بنزین GDI، توربوشاژر، زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و مدیریت هوشمند حرارتی، از فناوری‌های کلیدی این نسل هستند. در برخی موتورها، سامانه‌های پیشرفته با تنظیم مدت باز ماندن سوپاپ‌ها، شرایط احتراق را متناسب با بار موتور و وضعیت رانندگی تغییر می‌دهند. همچنین، الگوریتم‌های کنترلی پیشرفته با مدیریت دقیق احتراق، به کاهش احتمال ناک و بهبود رانندمان کمک می‌کنند. هوشمندی موتورهای جدید به مدیریت سوخت محدود نیست؛ کنترل باز چرخانی گازهای خروجی EGR، تنظیم دمای کاری و هماهنگی با گیربکس نیز در افزایش بهره‌وری نقش دارند. در خودروهای هیبریدی، این مدیریت با سامانه برقی ترکیب می‌شود تا مصرف سوخت، به‌ویژه در رانندگی شهری، کاهش یابد. با این حال، پیچیدگی بیشتر این فناوری‌ها به کیفیت سوخت، روغن موتور مناسب و نگهداری اصولی اهمیت بیشتری می‌دهد. آینده موتورهای بنزینی نه صرفاً در افزایش قدرت، بلکه در احتراق دقیق‌تر، مصرف کمتر و کنترل هوشمندتر انرژی تعریف می‌شود. ناگفته نماند که با ورود موتورهای الکتریکی و فراگیر شدن تکنولوژی هیبرید متوسط MHEV شاهد کوپل شدن بهتر این موتور الکتریکی با موتورهای بنزینی هستیم

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

نکته آموزشی

بیش از حد نیز می‌تواند چسبندگی و راحتی سواری را کاهش دهد. توصیه می‌شود فشار باد تمام تایرها، از جمله زاپاس، حداقل ماهی یکبار و پیش از سفرهای طولانی، در حالت سرد بررسی شود. فشار استاندارد را از دفترچه راهنمای خودرو یا برچسب ستون در راننده بررسی کنید.

تنظیم صحیح فشار باد تایرها یکی از مهم‌ترین اقدامات در نگهداری خودرو است که مستقیماً بر ایمنی، مصرف سوخت، فرمان‌پذیری و طول عمر تایر تأثیر می‌گذارد. کمبود باد باعث افزایش تغییر شکل دیواره تایر، تولید گرمای بیش از حد، سایش نامنظم و افزایش خطر ترکیدگی می‌شود. در مقابل، فشار

تنظیم باد تایر؛ مهم و اثرگذار
در کیفیت رانندگی

فروش

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی

اته‌لسمهانی
حس خوب، خرید مطمئن

LAMARI

نمایندگی کده ۲۱۰۵ آربین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰