

در نیمه نخست امسال محقق شد:

## ۵ تیرساز بزرگ حاضر در بورس بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان سود کردند

پنج شرکت تیرساز بورسی در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۵ در مجموع ۳۰ هزار و ۵۷۰ میلیارد تومان درآمد عملیاتی و فروش به ثبت رساندند. بررسی عملکرد گروه صنعتی بارز...

برگ برنده «فولکس واگن»  
در بزرگترین بازار خودرو جهان:  
**آلمان در زمین چین بازی می کند**

آیا با ۷ هزار دلار می توان خودرو  
با کیفیت خریداری کرد؟  
**دو سامورایی جذاب؛  
«مزدا ۳»  
و هوندا «آکورد»**

دولت سئول به دنبال سخت گیری بیشتر  
در بازرسی خودروهای برقی است:  
**بازرسی هوشمند کیفیت  
خودروهای تولیدی  
در کره جنوبی**



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» هشدار داد؛

## توقف واردات خودرو تهدیدی برای کسب و کارها و عامل تشدید التهاب بازار



امید محمدی

سر دبیر

### ممنوعیت واردات خودرو نسخه‌ای برای گرانی بازار

در شرایطی که خودرو در اقتصاد ایران از یک کالای مصرفی فراتر رفته و به ابزاری برای حفظ ارزش دارایی تبدیل شده است، هرگونه تصمیم برای محدود کردن واردات باید با در نظر گرفتن پیامدهای آن بر قیمت، عرضه و رفتار مصرف کنندگان اتخاذ شود...

#### تیرهای امروز

Titles

از افزایش ۲۲.۷ درصدی ثبت نام اتوبوس در اروپا تا سرمایه گذاری ۳۰۰ میلیون دلاری در آمریکا:

**تولید اتوبوس در جهان زیر سایه رقابت چین و اروپا رو به افزایش است**

**آغاز فروش مشارکت در تولید «آریا» اتوماتیک از ۳ آبان**

**آغاز فروش میتسوبیshi «اکلیپس کراس» ۲۰۲۶ با قیمت قطعی ۱۱/۴۹ میلیارد تومان**

جهش قیمت سوخت، زنگ خطر جدی برای اقتصاد آمریکا به شمار می رود:  
**قیمت بنزین و گازوئیل در آمریکا رکورد زد!**

اتشیاوانی | حس خوب، خرید مطمئن  
ارتباط با ما ۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ARINA DRIVE

قیمت قطعی  
تحويل 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



گذشته تنها برای تیپ Colorado ZR2 قابل سفارش خواهد بود. با این حال، شورولت فرمول عرضه آن را تغییر داده است. بر خلاف نسخه ۲۰۲۲ که به صورت یک مدل ویژه کارخانه‌ای تولید می‌شد، مدل ۲۰۲۷ به عنوان یک پکیج نصب‌شونده توسط نمایندگی‌ها عرضه خواهد شد. مهم‌ترین ویژگی نسخه جدید، اضافه شدن تجهیزات فنی پیشرفته‌تر است. این پکیج شامل سپر آفرودی جدید، مجموعه نورپردازی اختصاصی، قلاب‌های یدک‌کشی با رنگ Tech Bronze، رکاب‌های اختصاصی و گرافیک ویژه گلگیرها خواهد بود. علاوه بر این، سیستم Multimatic Jounce Control Dampers نیز در این نسخه حضور دارد؛ فناوری‌ای که از ضرب‌گیرهای هیدرولیکی نیتروژن‌دار استفاده می‌کند و برای رانندگی سنگین در مسیرهای آفرود طراحی شده است.

شرکت Chevrolet تصمیم گرفته یکی از محبوب‌ترین نسخه‌های آفرودی پیکاپ Colorado را دوباره به خط تولید بازگرداند. نسخه Desert Boss که نخستین بار در سال ۲۰۲۳ معرفی شده بود، تنها یک سال روی خط تولید باقی ماند و سپس از سید محصولات شورولت حذف شد. حالا گزارش‌ها نشان می‌دهند این نسخه ویژه بار دیگر برای مدل ۲۰۲۷ کلرادو باز خواهد گشت. Desert Boss در زمان معرفی به دلیل ظاهر تهاجمی‌تر و تجهیزات ویژه آفرودی مورد توجه خریداران قرار گرفت. نسخه اولیه به تجهیزاتی مانند سپر آفرودی اختصاصی، میله محافظ جلو، نورافکن سقفی، میله اسپرت نصب‌شده روی قسمت بار و رینگ‌های ۱۷ اینچی مجهز به تایرهای ۱۲۳ اینچی مجهز بود. هر چند عمر آن کوتاه بود، اما توانست طرفداران خاص خود را پیدا کند. بر اساس اطلاعات منتشر شده، Desert Boss جدید نیز مانند

## شورولت نسخه ویژه آفرودی «کلرادو» را احیا کرد



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» هشدار داد؛

# توقف واردات خودرو تهدیدی برای کسب و کارها و عامل تشدید التهاب بازار

واردات خودرو می‌تواند هم در تنظیم بازار نقش داشته باشد و هم برای دولت در آمد ایجاد کند. بنابراین، ارزیابی این سیاست باید با در نظر گرفتن مجموع آثار آن انجام شود

بار دیگر موضوع هماهنگی میان سیاست‌های تجاری و پولی را به‌مرکز توجه آورده است. اگر وزارت صنعت، معدن و تجارت واردات را ابزاری برای تنظیم بازار و ایجاد درآمد برای دولت می‌داند، اما بانک مرکزی درباره امکان تأمین ارز یا ادامه این فرآیند تردید دارد، نتیجه این اختلاف باید در قالب یک سیاست شفاف و قابل پیش‌بینی مشخص شود. استمرار ابهام میان دستگاه‌های تصمیم‌گیر، فعالان اقتصادی را در موقعیتی قرار می‌دهد که نه امکان برنامه‌ریزی مطمئن برای ادامه فعالیت دارند و نه می‌توانند درباره تعهدات و سرمایه‌گذاری‌های خود چشم‌انداز روشنی ترسیم کنند. برای بررسی چشم‌انداز واردات خودرو، آثار محدودیت‌های ارزی بر فعالیت شرکت‌ها، موضع وزارت صمت در برابر تصمیمات بانک مرکزی و میزان تأثیرگذاری واردات بر بازار تا پایان سال، با «هدی دادفر»، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

**با توجه به محدودیت‌های جدید در مسیر ثبت سفارش و موضع بانک مرکزی درباره تأمین ارز، آینده واردات خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا باید منتظر تداوم واردات تا پایان سال باشیم یا احتمال توقف عملی این فرآیند وجود دارد؟**

در شرایط فعلی، ابهام جدی درباره ادامه واردات وجود دارد. از یک سو، امکان ثبت سفارش جدید فراهم نیست و از سوی دیگر، فرآیند اصلاح و ویرایش ثبت سفارش‌های قبلی نیز با محدودیت مواجه شده است. در همین حال، بانک مرکزی نیز موضعی اتخاذ کرده که بر اساس آن، تأمین ارز مورد



واردات خودرو در اقتصاد ایران، فراتر از ورود مجموعه‌ای از محصولات خارجی به بازار، به یکی از گره‌گاه‌های اصلی سیاست‌گذاری صنعتی، مدیریت منابع ارزی، تنظیم رقابت و کنترل قیمت‌ها تبدیل شده است. در سال‌های اخیر، سیاست‌گذار از یک سو بر ضرورت حمایت از تولید داخل و مدیریت مصارف ارزی تأکید کرده و از سوی دیگر، واردات خودرو را به عنوان ابزاری برای افزایش عرضه، ایجاد رقابت و تعدیل فاصله قیمت کارخانه و بازار به رسمیت شناخته است. با این حال، فاصله میان اهداف اعلام‌شده و سازوکار اجرایی واردات، همچنان یکی از مسائل حل‌نشده این بازار به‌شمار می‌رود؛ مسأله‌ای که هر بار با تغییر تصمیمات ارزی یا محدودیت‌های اداری، بار دیگر خود را نشان می‌دهد.

در چنین شرایطی، آینده واردات خودرو بیش از آن که به اعلام برنامه‌های کلی وابسته باشد، به هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول و تعیین تکلیف چندپرسش اساسی گره خورده است: آیا واردات همچنان بخشی از سیاست تنظیم بازار خواهد بود یا محدودیت‌های ارزی عملاً این مسیر را متوقف خواهند کرد؟ از سوی دیگر، اختلاف نظر درباره تأمین ارز واردات خودرو،

## ممنوعیت واردات خودرو، نسخه‌ای برای گرانی بازار

البته مدیریت منابع ارزی کشور ضرورتی انکارناپذیر است و نمی‌توان بدون توجه به محدودیت‌های ارزی دربار واردات تصمیم گرفت. با این حال، میان مدیریت هدفمند مصارف ارزی و ممنوعیت واردات تفاوت معناداری وجود دارد. سیاست‌گذار می‌تواند با اولویت‌بندی واردات، تنظیم تعرفه‌ها، نظارت بر منشأ ارز و جلوگیری از شکل‌گیری رانت، هزینه‌های ارزی را مدیریت کند؛ بدون آن که مسیر ورود خودرو به بازار را به‌طور کامل مسدود سازد

از سوی دیگر، واردات خودرو صرفاً به معنای ورود محصول خارجی نیست؛ بلکه می‌تواند به ابزاری برای افزایش رقابت، ایجاد فشار بر قیمت‌گذاری و ارتقای کیفیت محصولات داخلی تبدیل شود. هنگامی که مصرف‌کننده امکان انتخاب میان محصولات متنوع را داشته باشد، تولیدکننده داخلی نیز برای حفظ سهم بازار ناچار خواهد بود در حوزه کیفیت، خدمات پس از فروش و قیمت تمام‌شده عملکرد بهتری ارائه کند. محدود شدن این رقابت، به‌ویژه در بازاری که با موانع متعدد تولید روبه‌رو است، می‌تواند انگیزه بهبود را کاهش دهد

نکته مهم‌تر آن که ممنوعیت واردات لزوماً به معنای کاهش قیمت خودروهای داخلی نیست. اگر عرضه محدود شود و تقاضای سرمایه‌ای همچنان در بازار حضور داشته باشد، افزایش قیمت می‌تواند به محصولات داخلی نیز سرایت کند. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده‌ای که توان خرید خودرو وارداتی را ندارد، ممکن است برای خرید محصولات داخلی نیز هزینه بیشتری بپردازد. سیاست ارزی باید در خدمت ثبات اقتصادی باشد، نه آن که با محدود کردن یک مسیر عرضه، زمینه انتقال فشار به مصرف‌کننده را فراهم کند. راهکار پایدار، مدیریت منابع ارزی در کنار حمایت از تولید، افزایش تیراژ، بهبود کیفیت و فراهم کردن رقابت واقعی در بازار است. ممنوعیت واردات شاید در ظاهر راهی برای صرفه‌جویی ارزی باشد، اما اگر بدون ارزیابی آثار آن بر عرضه و قیمت اجرا شود، می‌تواند هزینه‌های سنگین‌تر را به بازار خودرو و خانوارها تحمیل کند

در شرایطی که خودرو در اقتصاد ایران از یک کالای مصرفی فراتر رفته و به ابزاری برای حفظ ارزش دارایی تبدیل شده است، هرگونه تصمیم برای محدود کردن واردات باید با در نظر گرفتن پیامدهای آن بر قیمت، عرضه و رفتار مصرف‌کنندگان اتخاذ شود. از همین رو، اگر سیاست‌گذاری ارزی به سمت ممنوعیت واردات خودرو حرکت کند، نمی‌توان آن را صرفاً تصمیمی برای مدیریت منابع ارزی دانست؛ زیرا اثرات چنین تصمیمی مستقیماً به بازار خودرو منتقل خواهد شد. مسأله اصلی این است که در اقتصاد ایران، خودرو دیگر تنها وسیله‌ای برای جابه‌جایی نیست. تورم مزمن، کاهش قدرت خرید، کاهش ارزش پول ملی و نااطمینانی نسبت به آینده اقتصادی باعث شده است بخشی از تقاضای خودرو با انگیزه سرمایه‌گذاری و حفظ ارزش دارایی شکل بگیرد. در چنین بازاری، محدود شدن عرضه نه تنها تقاضای موجود را از بین نمی‌برد، بلکه می‌تواند رقابت برای خرید خودرو را تشدید کند و فاصله میان قیمت کارخانه و بازار را افزایش دهد

از این منظر، هرگونه محدودیت در واردات باید با این پرسش اساسی همراه باشد که جایگزین آن برای تأمین نیاز بازار چیست؟ اگر واردات کاهش یابد، آیا تولید داخل می‌تواند در کوتاه‌مدت پاسخگوی تقاضا باشد؟ آیا زیرساخت تأمین قطعات، نقدینگی خودروسازان و شرایط تولید به گونه‌ای است که کاهش عرضه خودروهای وارداتی با افزایش متناسب تولید داخلی جبران شود؟ بدون پاسخ روشن به این پرسش‌ها، سیاست محدودسازی واردات ممکن است به جای مدیریت بازار، به تشدید عدم تعادل میان عرضه و تقاضا منجر شود



## اسطوره دهه ۷۰ «نیسان» در قالب آجرهای ساختنی



خودروهای کلاسیک زاپنی در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری مورد توجه مجموعه‌داران و علاقه‌مندان قرار گرفته‌اند و در میان آن‌ها، GT-R 2000 Nissan Skyline جایگاه ویژه‌ای دارد. این خودرو که با لقب مشهور «هاکوسو کا» شناخته می‌شود، یکی از مهم‌ترین نمادهای تاریخ نیسان و آغازگر میراثی است که بعدها به خانواده افسانه‌ای GT-R منتهی شد. حالا علاقه‌مندان می‌توانند نسخه‌ای بسیار کوچک‌تر از این خودرو را به مجموعه خود اضافه کنند؛ البته نه به عنوان یک خودرو، بلکه در قالب یک مدل ساختنی. شرکت ژاپنی Matte Brick Shop یک کیت مینیاتوری جدید با الهام از اسکای لاین GT-R 2000 معرفی کرده است. این مدل با استفاده از قطعات ساختنی طراحی شده و

تلاش می‌کند تا حد امکان ویژگی‌های ظاهری هاکوسو کای اصلی را بازسازی کند. با وجود ابعاد کوچک، طراحان توانسته‌اند جزئیات شناخته‌شده‌ای مانند فرم جعبه‌ای بدنه، چراغ‌های گرد عقب و تناسبات خاص این نسل از اسکای لاین را در محصول حفظ کنند. اهمیت این مدل تنها به ظاهر آن محدود نمی‌شود. هاکوسو کا برای طرفداران خودروهای ژاپنی یک ماشین معمولی نیست؛ این خودرو یکی از مهم‌ترین پایه‌گذاران شهرت جهانی نام GT-R محسوب می‌شود و در مسابقات داخلی ژاپن موفقیت‌های فراوانی به‌دست آورد. به همین دلیل هر محصولی که از این خودرو الهام بگیرد، معمولاً توجه کلکسیونرها را به‌خود جلب می‌کند. در سال‌های اخیر بازار مدل‌های ساختنی خودرو رو شد قابل توجهی داشته است.

نسبت داد. فعالان صنعت خودرو و واردکنندگان در یک بازار فعالیت می‌کنند و هر دو باید به نیاز مصرف‌کننده پاسخ دهند. تولید داخل و واردات را نباید در مقابل یکدیگر قرار داد. این دو می‌توانند در کنار هم به بازار پاسخ دهند. همان‌طور که واردکننده نمی‌تواند تصور کند با حذف تولید داخل، بازار پایداری ایجاد خواهد شد، تولیدکننده نیز نباید فکر کند که صرف محدود شدن واردات، همه مسائل مربوط به رقابت، کیفیت و قیمت را حل می‌کند. بازار خودرو به عرضه متنوع، رقابت و قواعد مشخص نیاز دارد. تولیدکننده باید بتواند با افزایش کیفیت، بهبود بهرهوری و ارائه محصول متناسب با قدرت خریدکننده رقابت کند و واردکننده نیز باید در چارچوب ضوابط روشن فعالیت داشته باشد. بنابراین، به نظر من بهتر است به‌جای تمرکز بر گمانه‌زنی‌ها، دلایل رسمی تصمیمات و آثار واقعی آن‌ها بررسی شود.

**با توجه به شرایط فعلی و محدودیت‌های ایجادشده، پیش‌بینی شما از میزان واردات خودرو تا پایان سال چیست؟ آیا واردات می‌تواند به اندازه‌ای باشد که بر وضعیت بازار اثر محسوسی داشته باشد؟**

با شرایطی که در حال حاضر وجود دارد، پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال احتمالاً ۳۰ هزار دستگاه خودرو وارد شود و تاکنون نیز ۳۰ هزار دستگاه خودرو وارداتی به کشور رسیده که در مجموع در سال جاری می‌توان انتظار واردات ۶۰ هزار دستگاه خودرو را داشت که ارزشی آن کمتر از یک میلیارد دلار است. برای این که واردات بتواند اثر موثری بر بازار داشته باشد، باید امکان برنامهریزی و اجرای فرآیندهای مربوط به آن فراهم باشد. صرف اعلام سیاست واردات کافی نیست؛ ثبت سفارش، تامین ارز، حمل‌ونقل، ترخیص و تحویل خودرو باید در یک مسیر مشخص و قابل پیش‌بینی قرار بگیرد. در نهایت، آن‌چه برای بازار اهمیت دارد، استمرار عرضه و ثبات تصمیمات است. اگر قرار است واردات به‌عنوان یکی از ابزارهای تنظیم بازار مورد استفاده قرار گیرد، باید الزامات اجرایی آن نیز فراهم شود. در غیر این صورت، نمی‌توان انتظار داشت که این سیاست به اهداف مورد نظر دست پیدا کند.



واردکنندگان بدون نقص است. اگر وزارتخانه در فرآیندهای اجرایی، ضوابط یا عملکرد شرکت‌ها مواردی را نیازمند اصلاح بداند، ما آمادگی داریم این موارد را بررسی کنیم و برای رفع مشکلات همکاری داشته باشیم. همچنین انتظار داریم بخش‌های مرتبط در وزارتخانه، از جمله معاونت‌ها و دفتر خودرو، با جدیت بیشتری موضوعات اجرایی را پیگیری کنند تا در صورت وجود موانع اداری، روند رسیدگی تسریع شود. با این حال، در شرایط فعلی بحث اصلی صرفاً سرعت‌بخشیدن یا کند شدن فرآیند نیست؛ مسئله این است که اصل ادامه واردات با ابهام مواجه شده و باید این وضعیت تعیین تکلیف شود.

**برخی گمانه‌زنی‌ها حاکی از آن است که ممکن است منافع برخی در جاده‌مخصوص در تصمیمات مربوط به محدودیت واردات تاثیر داشته باشد. آیا فکر می‌کنید میان خودروسازان و سیاست‌گذاران در این زمینه ارتباطی وجود دارد؟**

من چنین برداشتی را تایید نمی‌کنم و معتقدم نباید بدون شواهد روشن، تصمیمات را به منافع یک بخش خاص

می‌کند و آسار اهرکارهای دیگری برای مدیریت منابع ارزی وجود دارد یا خیر. در حال حاضر، مسئله اصلی برای فعالان این حوزه، نبود چشم‌انداز روشن است. شرکت‌ها باید بتوانند بر اساس قواعد مشخص تصمیم‌گیرند، قرارداد منعقد کنند، برای تامین خودرو برنامهریزی داشته باشند و پاسخگوی تعهدات خود باشند. تغییرات بی‌دری، بدون آن که مسیر جایگزین با زمان‌بندی مشخصی ارائه شود، این امکان را از فعالان اقتصادی می‌گیرد.

**موضع وزارت صنعت، معدن و تجارت را در این شرایط چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا میان سیاست‌های این وزارتخانه و رویکرد بانک مرکزی درباره واردات خودرو اختلاف وجود دارد؟**

معتقدم موضع وزارت صمت در این زمینه مناسب بوده است. «سید محمد اتابک» با استدلال‌های منطقی و کارشناسی از تداوم فرآیند واردات حمایت کرده است. این رویکرد، به‌ویژه با توجه به نقش واردات در تنظیم بازار و درآمدزایی برای دولت، قابل توجه است. البته این به معنای آن نیست که عملکرد

نوربان

**پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال حدود ۳۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شود. تاکنون نیز ۳۰ هزار دستگاه خودرو وارداتی به کشور رسیده که در مجموع در سال جاری می‌توان انتظار واردات ۶۰ هزار دستگاه خودرو را داشت که ارزشی آن کمتر از یک میلیارد دلار است**

**بانک مرکزی بر موضوع منابع ارزی و امکان تامین ارز تاکید دارد. در مقابل، فعالان واردات معتقدند این فرآیند می‌تواند برای دولت در آمد ایجاد کند و به تنظیم بازار کمک کند. اختلاف این دو نگاه را چگونه باید حل کرد؟**

ابتدا باید مشخص شود منظور از نبود ارز دقیقاً چیست و این موضوع بر چه مبنایی مطرح می‌شود. اگر مساله، محدودیت منابع ارزی کشور است، باید درباره نحوه تخصیص منابع و اولویت‌های اقتصادی به‌صورت شفاف بحث شود. اما نمی‌توان بدون بررسی همه ابعاد، صرفاً با طرح یک محدودیت، درباره متوقف کردن یک فعالیت اقتصادی تصمیم گرفت. از نگاه ما، واردات خودرو می‌تواند هم در تنظیم بازار نقش داشته باشد و هم برای دولت درآمد ایجاد کند. بنابراین، ارزیابی این سیاست باید با در نظر گرفتن مجموع آثار آن انجام شود. اگر قرار است واردات محدود شود، لازم است روشن باشد که این تصمیم چه منفعتی برای اقتصاد کشور دارد، چه هزینه‌هایی ایجاد

نیاز واردات یا تردید روبه‌رو شده است. مجموعه این عوامل می‌تواند ادامه فعالیت واردکنندگان را با مشکل مواجه کند. مساله فقط وارد نشدن چند هزار دستگاه خودرو نیست؛ وقتی مسیر فعالیت اقتصادی شرکت‌ها محدود می‌شود، آثار آن به مجموعه‌ای از کسب و کارها منتقل خواهد شد. از اشتغال و فعالیت شرکت‌های واردکننده گرفته تا شبکه فروش و خدمات پس از فروش، همگی به تداوم یک‌فرآیند قابل پیش‌بینی نیاز دارند. محدودیت‌های ناگهانی می‌تواند هزینه فعالیت را بالا ببرد، فعالیت برخی مجموعه‌ها را با مشکل روبه‌رو کند و در نهایت بر قیمت‌ها و شرایط بازار نیز اثر بگذارد.

**برخی کارشناسان معتقدند هر بار واردات خودرو دچار مشکل شد، بانک مرکزی نقش پررنگی در این زمینه داشت؛ دلیل تغییر سیاست‌گذاری واردات خودرو با نقش پررنگ بانک مرکزی چیست؟**

این پرسشی است که برای ما و بسیاری از فعالان این حوزه نیز مطرح است. همکاران ما در جلسات مختلف درباره این وضعیت صحبت می‌کنند و برایشان روشن نیست که چرا در اقتصادی با ابعاد گسترده، تمرکز ویژه‌ای بر واردات خودرو و منابع ارزی مورد نیاز آن وجود دارد؟ ارزش یک میلیارد دلار واردات خودرو، در مقایسه با مجموع ابعاد اقتصاد کشور، باید در چارچوبی دقیق و با توجه به آثار اقتصادی آن بررسی شود. این حوزه علاوه بر پاسخگویی به بخشی از تقاضای بازار، می‌تواند برای دولت درآمد ایجاد کند و بر فضای رقابتی بازار نیز اثر بگذارد. بنابراین، اگر قرار است درباره ادامه یا توقف واردات تصمیمی گرفته شود، لازم است دلایل، آثار و پیامدهای آن به‌روشنی توضیح داده شود. ما معتقدیم این موضوع نیازمند بررسی دقیق است. وقتی یک سیاست در مقاطع مختلف با محدودیت مواجه می‌شود، باید مشخص شود که مبنای تصمیم چیست، چه اهدافی دنبال می‌شود و این تصمیم چه اثری بر بازار و فعالیت اقتصادی شرکت‌ها خواهد داشت؟ ابهام در این زمینه به نفع هیچ‌یک از طرف‌های بازار نیست.

33 CROSS

MVM  
مدیران خودرو



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



است این مجموعه سال هاست تجهیزات سفرشی و آفرودی و ویژه‌ای برای محصولات گروه استلانتیس تولید می‌کند و Switchback نیز به نوعی و تیرنی برای نمایش توانایی‌های آن محسوب می‌شود. بسیاری از تجهیزات نصب‌شده روی خودرو قابلیت سفرش را برای مالکان رانگلرهای عادی را نیز دارند. خودرو به تاپرهای بزرگ آفرودی، رینگ‌های اختصاصی و سیستم تعلیقی مجهز شده که برای عبور از مسیرهای سنگلاخی و دشوار طراحی شده است. همچنین فاصله مناسب از سطح زمین و زوایای ورود و خروج بهتر، به رانگلر اجازه می‌دهد موانعی را پشت سر بگذارد که برای بسیاری از شاسی‌بلندهای معمولی چالش برانگیز هستند. اهمیت معرفی Switchback در شرایط فعلی بازار بیش از گذشته است. طی سال‌های اخیر رقابت میان Jeep Wrangler و Ford Bronco به یکی از جذاب‌ترین نبردهای صنعت خودرو و آمریکای تبدیل شده است.

شرکت Jeep با معرفی کانسپت جدید Wrangler Switchback نشان داده قصد ندارد میدان را برای رقیب‌دربینه خود، Ford Bronco RTR خالی بگذارد. داین خودرو که بر پایه Wrangler Rubicon توسعه یافته، مجموعه‌ای از تجهیزات ویژه آفرودی را با ظاهری تهاجمی تر ترکیب کرده تصویری از توانایی‌های بالقوه آینده رانگلر ارائه می‌دهد. Switchback در نگاه نخست بایدنهای خشن تر و آماده‌تر برای مسیرهای سخت جلب توجه می‌کند. سیرهای اختصاصی، گلگیرهای باز طراحی شده، قطعات محافظ بدنه و تجهیزات ویژه خارج جاده‌ای باعث شده این خودرو نسبت به نمونه استاندارد شخصیت ماجراجویانه‌تری داشته باشد. جیب در طراحی آن تلاش کرده روی نیاز آن دسته از مشتریانی تمرکز کند که رانگلر را برای استفاده جدی در مسیرهای آفرود خریداری می‌کنند. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های خودرو، استفاده گسترده از قطعات توسعه یافته توسط بخش

## «رانگلر» جدید برای ماجراجویی‌های افراطی آماده شد



کمبود نقدینگی یکی از چالش‌های اصلی صنعت خودرو است؛

# زنجیره تامین خودرو زیر فشار هزینه‌های پنهان تولید

حل چالش‌های زنجیره تامین خودرو با تزریق مقطعی منابع یا افزایش سفرش‌ها به تنهایی امکان پذیر نیست. اگر ساختار پرداخت‌ها اصلاح نشود، منابع جدید نیز ممکن است پس از مدتی در مطالبات معوق و هزینه‌های جاری متوقف شوند



استمرار تولید خودرو تنها به ظرفیت خطوط مونتاژ و میزان سفرش گذاری وابسته نیست؛ دسترسی به مواد اولیه، امکان تامین مالی خریدهای جدید و سرعت گردش منابع در زنجیره تامین نیز نقش تعیین کننده‌ای دارند. در شرایطی که هزینه‌های حمل و نقل و تهیه نهاده‌های تولید افزایش یافته و بخشی از سرمایه بنگاه‌ها در مطالبات وصول نشده باقی مانده است، فشار بر واحدهای تولیدی از مر حله تامین مواد اولیه تا تحویل قطعه به خطوط تولید گسترش پیدا می‌کند. پیامد این وضعیت، افزایش هزینه تمام شده، دشوار تر شدن برنامه ریزی تولید و کاهش توان سرمایه گذاری برای توسعه ظرفیت‌های صنعتی است؛ مسائلی که مدیریت آن‌ها به راهکارهایی فراتر از افزایش سفرش تولید نیاز دارد

نقدینگی؛ حلقه مفقوده استمرار تولید

در زنجیره تولید خودرو، قطعه سازان باید پیش از دریافت بهای محصول نهایی، هزینه خرید مواد اولیه، دستمزد نیروی انسانی، انرژی، حمل و نقل و نگهداری تجهیزات را پرداخت کنند. این فاصله زمانی میان هزینه کرد و دریافت درآمد، به سرمایه در گردش قابل توجهی نیاز دارد. هر چه دوره تسویه مطالبات طولانی تر شود، منابع بیشتری از چرخه فعالیت بنگاه خارج خواهد شد و توان آن برای خرید مجدد مواد اولیه کاهش می‌یابد

این مساله زمانی جدی تر می‌شود که هزینه نهاده‌های تولید در فاصله ثبت سفرش تا تسویه حساب تغییر کند. در چنین شرایطی، حتی وصول مطالبات نیز ممکن است برای تامین همان میزان مواد اولیه کافی نباشد؛ زیرا قدرت خرید منابع در باقیی نسبت به زمان تولید یا تحویل قطعه کاهش یافته است به این ترتیب، کمبود نقدینگی تنها یک مشکل حسابداری یا مالی نیست، بلکه می‌تواند مستقیماً بر ظرفیت تولید اثر بگذارد. بنگاه‌ای که منابع لازم برای خرید مواد اولیه را در اختیار ندارد، ممکن است با وجود برخورداری از نیروی متخصص، تجهیزات و سفرش قطعه، نتواند با ظرفیت مورد انتظار فعالیت کند

افزایش هزینه حمل و نقل و فشار بر بهای تمام شده تامین مواد اولیه در بسیاری از صنایع به مسیرهای حمل و نقل داخلی و خارجی وابسته است. تغییر مسیرهای تجاری، افزایش هزینه جابه جایی، دشواری دسترسی به خدمات لجستیکی و طولانی شدن زمان تحویل محموله‌ها، هزینه‌ای فراتر از مبلغ حمل به تولید کننده تحمیل می‌کند

وقتی انتقال مواد اولیه گران تر می‌شود، بنگاه باید منابع بیشتری برای خرید همان مقدار کالا اختصاص دهد. از سوی دیگر، تاخیر در رسیدن محموله‌ها می‌تواند برنامه تولید را برهم زند و هزینه‌های ناشی از توقف یا کاهش فعالیت خطوط را افزایش دهد. در این وضعیت، تولید کننده با دو فشار هم زمان روبه‌رو است؛ از یک طرف باید هزینه بیشتری برای تامین مواد بپردازد و از طرف دیگر، منابع مالی او برای مدت طولانی تری در گیر فر آیند تامین باقی می‌ماند

## پیگیری يك موضوع Follow up

تسریع در ترخیص خودروهای وارداتی، از رسوب کالا در گمرکات جلوگیری می‌کند



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو گفت: «فراهم شدن امکان ترخیص خودرو پیش از تعیین ارزش نهایی گمرکی، می‌تواند به کاهش توقف خودروها در گمرک، جلوگیری از تحمیل هزینه‌های اضافی به مالکان و تسهیل در واردات کمک کند.» مهدی دادفر با اشاره به دستورالعمل جدید گمرک برای ترخیص خودروهای وارداتی اظهار داشت: «بر اساس این دستورالعمل، در مواردی که خودروهای وارداتی فاقد شناسه ارزش (TSC) در بانک اطلاعات ارزش گمرک ایران باشند، امکان ترخیص خودرو پیش از اعلام نظر کار گروه

مربوطه، با رعایت ضوابط تعیین شده فراهم شده است.» وی افزود: «در فرآیندهای اداری گمرکی، طولانی شدن زمان تعیین ارزش می‌تواند موجب توقف خودروها در اماکن گمرکی و افزایش هزینه‌های نگهداری برای مالکان شود؛ در حالی که این دستورالعمل به ترخیص سریع خودروها و کاهش هزینه‌های انبارداری کمک می‌کند.» دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با بیان این که اجرای این رویه می‌تواند بخشی از مشکلات مالکان خودروهای وارداتی را کاهش دهد، گفت: «در

این روش، صاحب خودرو با ارائه تعهد مبنی بر پرداخت مابه‌التفاوت احتمالی حقوق ورودی، می‌تواند پیش از اعلام نظر نهایی کار گروه، فرآیند ترخیص را پیگیری کند. این موضوع به معنای نادیده گرفتن حقوق دولت نیست، بلکه تلاش شده است میان تسهیل امور مردم و رعایت الزامات قانونی تعادل برقرار شود.» وی با اشاره به این که فراهم شدن امکان ترخیص خودرو پیش از نهایی شدن ارزش گذاری، تصمیمی مثبت در جهت کاهش رسوب خودروها در گمرک و تسهیل امور مالکان است، گفت: «انتظار می‌رود اجرای هماهنگ این دستورالعمل از سوی دستگاه‌های مسئول، ضمن حفظ حقوق دولت، به کاهش هزینه‌های تحمیلی و تسریع فرآیند ترخیص خودروهای وارداتی ایرانیان مقیم خارج از کشور، منجر شود.» دادفر تأکید کرد: «پیش از این، طولانی شدن توقف خودروها در گمرکات امکان وارد آمدن آسیب به خودرو را در فواصل مختلف سال بر اثر تابش مستقیم نور خورشید و بارش باران فراهم می‌کرد که این امر منجر به کاهش خسارت‌های مالی می‌شود.» وی خاطر نشان کرد: «تسریع در فرآیند ترخیص، علاوه بر کاهش هزینه‌های انبارداری و جلوگیری از توقف طولانی مدت خودروها در گمرک، موجب می‌شود مالکان سریع تر به خودروهای خود دسترسی پیدا کنند و سرمایه آن‌ها برای مدت طولانی در گیر فر آیندهای اداری باقی نماند.»

## تاثیر ارائه لوازم بدکی خودرو یارانه‌ای در کنترل بازار موقتی است

به نقل از خانه ملت، مصطفی پوردهقان در خصوص انتشار خبری از سوی دادستان تهران مبنی بر این که طرح تنظیم بازار و عرضه مستقیم لاستیک و روغن خودرو از اول آبان ماه در ۳۰۰ نقطه تهران به عنوان پالیوت اجرا می‌شود، گفت: «قطعا عرضه کالاها با قیمت پایین و به صورت سهمیه‌ای به کنترل وضعیت بازار کمک می‌کند؛ اما تاثیر این گونه اقدامات موقتی است.»

نماینده مردم اردکان در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «ما تا چه زمانی می‌توانیم بازار را با اجرای طرح‌های یارانه‌ای و سهمیه‌ای مدیریت کنیم؟ این برنامه‌ها تنها برای مدت زمان محدود می‌توانند به کنترل بازار کمک کنند.»



وی یادآور شد: «البته اجرای این گونه طرح‌ها در درازمدت به دلیل عدم نظارت‌های کافی به منبع فساد و رانت تبدیل می‌شود و به مشکلات بازار دامن خواهد زد.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم، در ارائه راهکار برای تنظیم بازار لوازم خودرو اظهار کرد: «کنترل بازار برای تمام کالاها در گرو این است که عرضه و تقاضا تعیین قیمت در بازار آزاد با شرایط رقابتی صورت بگیرد؛ ضمن این که باید اجناس با کیفیت خارجی نیز وارد شود.» وی افزود: «اگر ما از واردات اجناس با کیفیت خارجی جلوگیری و انحصار ایجاد کنیم، باعث می‌شود که ناچار شویم برای کنترل بازار در قالب توزیع کوپن و رانت پیش برویم.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «هم‌اکنون باید یک بازار آزاد هم برای عرضه خودرو و هم لوازم خودرو ایجاد شود که در آن شرایط اقتصاد آزاد با قابلیت رقابت پذیری را فراهم کنیم.»

وامکان فروش آن در بازار با هزینه و زمان معقول وجود داشته باشد. همچنین باید از تحمیل ریسک‌های تازه به تامین کنندگان جلوگیری کرد؛ زیرا دریافت محصولی که فروش آن دشوار است یا با قیمت نامطمئن معامله می‌شود، لزوماً جایگزین مناسبی برای وجه نقد نخواهد بود

در کنار این روش، تعیین برنامه زمان بندی روشن برای پرداخت مطالبات، اولویت بندی بدهی‌های سررسید شده و ایجاد امکان تامین مالی کوتاه مدت بر مبنای قراردادهای معتبر می‌تواند به کاهش نوسان جریان نقدی کمک کند. هدف اصلی باید این باشد که منابع مالی از چرخه تولید خارج نشوند و بنگاه‌ها بتوانند درآمد حاصل از فروش محصولات خود را دوباره برای خرید مواد اولیه و ادامه فعالیت به کار گیرند

ضرورت اصلاح سازوکار تامین مالی

حل چالش‌های زنجیره تامین خودرو با تزریق مقطعی منابع یا افزایش سفرش‌ها به تنهایی امکان پذیر نیست. اگر ساختار پرداخت‌ها اصلاح نشود، منابع جدید نیز ممکن است پس از مدتی در مطالبات معوق و هزینه‌های جاری متوقف شوند. از این رو، هماهنگی میان برنامه تولید، زمان سفرش گذاری، تامین مواد اولیه و تسویه حساب‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد همچنین دسترسی بنگاه‌های تولیدی به ابزارهای تامین مالی متناسب با دوره گردش سرمایه، می‌تواند وابستگی آن‌ها به منابع نقدی محدود را کاهش دهد. در کنار آن، شفافیت در قراردادهای، پیش بینی پذیری پرداخت‌ها و مدیریت دقیق موجودی مواد اولیه، زمینه تصمیم گیری بهتر را فراهم می‌کند در نهایت، پایداری تولید خودرو تنها به توان فنی و ظرفیت اسمی کارخانه‌ها وابسته نیست؛ سلامت مالی حلقه‌های تامین نیز باید به عنوان بخشی از ظرفیت واقعی صنعت در نظر گرفته شود. تازمانی که تامین کننده برای خرید مواد اولیه با کمبود نقدینگی روبه‌رو باشد و بخش قابل توجهی از منابع در مطالبات وصول نشده باقی بماند، افزایش ظرفیت تولید با محدودیت‌های جدی مواجه خواهد شد. بهبود جریان نقدینگی، کنترل هزینه‌های لجستیکی و طراحی سازوکارهای قابل اتکای تسویه بدهی می‌تواند به کاهش این فشارها و حفظ پیوستگی تولید کمک کند

افزایش هزینه‌های لجستیکی همچنین ضرورت بازنگری در شیوه برنامه ریزی خرید را پررنگ می‌کند. خریدهای کوچک و پراکنده ممکن است هزینه حمل بیشتری به همراه داشته باشند، اما خرید در حجم بالا نیز بدون نقدینگی کافی یا امکان نگهداری این مواد اولیه دشوار است. بنابراین، مدیریت تامین باید بر پایه پیش بینی دقیق نیاز تولید، زمان تحویل و توان مالی بنگاه انجام شود

خطر انتقال اختلال به خطوط تولید

زنجیره تامین خودرو از مجموعه‌ای از فعالیت‌های به هم پیوسته تشکیل شده است و اختلال در هر بخش می‌تواند بر بخش‌های دیگر اثر بگذارد. کمبود یک ماده اولیه یا قطعه خاص، حتی اگر سهم محدودی از ارزش محصول نهایی داشته باشد، ممکن است تکمیل یک مجموعه یا ادامه فعالیت خط تولید را با مشکل مواجه کند

از همین رو، ارزیابی وضعیت تولید صرفاً با بررسی تعداد خودروهای ساخته شده یا میزان سفرش قطعات کافی نیست. باید مشخص شود تامین کنندگان تا چه اندازه توان مالی خرید مواد اولیه را دارند، مطالبات آن‌ها در چه بازه‌ای تسویه می‌شود و آیا منابع لازم برای حفظ روند تولید در ماه‌های آینده در دسترس است یا خیر. تداوم فشار مالی بر تامین کنندگان می‌تواند به تعویق خرید مواد، کاهش موجودی‌های ضروری و دشوار تر شدن اجرای تعهدات منجر شود. در نهایت، هزینه این اختلال‌ها ممکن است به شکل افزایش بهای تمام شده، تاخیر در تحویل محصول یا کاهش اعطاف پذیری کل زنجیره تولید نمایان شود

تسویه مطالبات با رویکردی فراتر از پرداخت نقدی یکی از راهکارهای قابل بررسی برای کاهش فشار مالی، تنوع بخشی به روش تسویه مطالبات است. در شرایطی که پرداخت نقدی همه بدهی‌ها در کوتاه مدت امکان پذیر نیست، می‌توان سازوکارهای قراردادی مشخصی را برای تسویه بخشی از مطالبات از طریق تحویل محصول یا دارایی قابل فروش طراحی کرد چنین روشی تنها زمانی می‌تواند به بهبود وضعیت نقدینگی کمک کند که ارزش گذاری دارایی‌ها شفاف باشد، زمان تحویل و نحوه انتقال مالکیت مشخص شود

## زاپاس

### Spare Tire

تشکیل کارگروه تخصصی برای بررسی چالش‌های صنعت خودرو در کشور



را از ابتدای زنجیره، یعنی خرید مواد اولیه، تا تولید نهایی و قیمت گذاری‌ها مورد بررسی قرار دهد.» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در پایان اظهار داشت: «این کارگروه کار خود را از هفته آینده رسماً آغاز خواهد کرد و به بررسی مشکلات صنعت خودرو کشور خواهد پرداخت.»

به نقل از خانه ملت، حسنعلی محمدی از تشکیل کمیته‌ای مرکب از تعدادی از اعضای کمیسیون صنایع برای بررسی چالش‌های صنعت خودرو کشور در مجلس خبر داد. نماینده مردم فسا در مجلس شورای اسلامی افزود: «این کارگروه بنا دارد مشکلات موجود در صنعت خودرو کشور



## بازگشت تاریخی فرمول یک به آفریقا با میزبانی رواندا

مسابقات Formula ۱ سرانجام پس از سال هاجت و گمانه زنی در آستانه بازگشت به قاره آفریقا قرار گرفته است؛ اما بر خلاف انتظار بسیاری از علاقمندان، این بار گشت قرار نیست در آفریقای جنوبی و پیست تاریخی Kyalami رقم بخورد. گزارش هانشان می دهد کشور رواندا به گزینۀ اصلی میزبانی گردنبری آفریقا تبدیل شده و می تواند نام خود را در تاریخ این رقابت ها ثبت کند. آفریقا تنها قاره مسکونی جهان است که در سال های اخیر هیچ مسابقه ای در تقویم فرمول یک نداشته است. آخرین گردنبری این قاره در سال ۱۹۹۲ و در پیست کیالامی آفریقای جنوبی برگزار شد. از آن زمان تاکنون تلاش های متعددی برای بازگرداندن مسابقات به آفریقا صورت گرفت، اما هیچ کدام به نتیجه نرسیدند. در سال های گذشته بسیاری از تحلیلگران تصویری کردند که فرمول یک روزی به آفریقا بازگردد، مقصد آن دوباره آفریقای جنوبی خواهد بود. کیالامی همچنان یکی از شناخته شده ترین نام های تاریخ این رشته محسوب می شود.

و سابقه میزبانی مسابقات متعدد فرمول یک را در کارنامه دارد. با این حال، اکنون به نظر می رسد شرایط به گونه ای دیگر رقم خورده است. رواندای سال های اخیر سرمایه گذاری گسترده ای برای افزایش حضور خود در رویدادهای بین المللی انجام داده و تلاش کرده تصویر متفاوتی از خود در سطح جهانی ارائه دهد. دولت این کشور معتقد است میزبانی یک مسابقه فرمول یک می تواند در جذب گردشگر، افزایش سرمایه گذاری خارجی و تقویت جایگاه بین المللی کشور نقش مهمی ایفا کند. براساس گزارش های منتشر شده، طرح پیشنهادی رواندا شامل احداث یک پیست کاملاً جدید خواهد بود؛ مسیری که قرار است با استانداردهای مدرن فرمول یک طراحی شود و توانایی میزبانی از بزرگترین مسابقات اتومبیلرانی جهان را داشته باشد. این رویکرد تفاوت مهمی با گزینه آفریقای جنوبی دارد که بر استفاده از زیرساخت های موجود کیالامی متکی بود.

### ویژه ها

## دلایل توقف واردات خودرو با کارت اقامت؛ از ارزیابی تا بازار سیاه



«عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت در واکنش به انتشار برخی اخبار مبنی بر استمرار رویه واردات خودرو با کارت اقامت، صراحتاً اعلام کرد که ثبت سفارش واردات خودرو و سواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور متوقف شده و در حال حاضر هیچ گونه امکان ثبت سفارش جدیدی وجود ندارد.» نگاهی به ریشه های این تصمیم نشان می دهد که انتقادهای واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج، فراتر از بحث قیمت نهایی خودروها بود. ارزیابی سنگین مدل های لوکس و تشدید فشار تقاضا بر بازار محدود ارز، از جدی ترین محورهای انتقاد کارشناسان به این سیاست محسوب می شد. در کنار این چالش کلان اقتصادی، سودجویی های شکل گرفته پیرامون این مسیر و ظهور بازار سیاه برای خرید و فروش کارت های اقامت و مدارک مرتبط فشار آبی از پیش ناپایدار کرده بود.

### دیگه چه خبر؟

## سهم ۵۸ درصدی اتومبیل های لوکس از واردات خودرو



«حسن حسن خانی، کارشناس اقتصادی اظهار کرد: «بر اساس آمار ثبت سفارش خودرو که از سوی وزارت صمت، معدن و تجارت منتشر شده، خودروها در سه رده قیمتی شامل خودروهای ارزان قیمت زیر ۱۰ هزار دلار، خودروهای ۱۰ تا ۲۵ هزار دلار و خودروهای بالای ۲۵ هزار دلار دسته بندی شده اند.» وی افزود: «همچنین براساس همین آمار، مقایسه پنجاه نخست سال جاری با مدت مشابه سال گذشته نشان می دهد که ترکیب خودروهای وارداتی به سمت خودروهای گران قیمت تغییر کرده است.» حسن خانی خاطر نشان کرد: «بررسی داده های مذکور نشان می دهد که سهم خودروهای بالای ۲۵ هزار دلار از کل ثبت سفارش ها، از حدود ۴۷ درصد در سال گذشته به ۵۸ درصد در ۵ ماهه نخست اسما رسیده است.

## در نیمه نخست امسال محقق شد:

# ۵ تایلر ساز بزرگ حاضر در بورس بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان سود کردند



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«پنج شرکت تایلر ساز بورسی در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۵ در مجموع ۳۰ هزار و ۵۷۰ میلیارد تومان درآمد عملیاتی و فروش به ثبت رساندند. بررسی عملکرد گروه صنعتی بارز، مجتمع صنایع لاستیک یزد، مجتمع صنعتی آر تاویل تایر، ایران یاسا تایر و رابر و ایران تایر نشان می دهد درآمد این شرکت ها در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته روندی افزایشی داشته است. میانگین رشد درآمد این پنج شرکت به حدود ۷۲.۴ درصد رسیده که از افزایش قابل توجه درآمد اسمی در صنعت تایر حکایت دارد. در میان شرکت های مورد بررسی، گروه صنعتی بارز با درآمد ۱۲ هزار و ۴۵۱ میلیارد تومانی و رشد ۴۳ درصدی، بیشترین حجم درآمد را به خود اختصاص داده است. مجتمع صنایع لاستیک یزد نیز با ثبت ۸ هزار و ۹۳۴ میلیارد تومان درآمد و رشد ۱۵۹ درصدی، بیشترین نرخ رشد درآمد را در میان این پنج شرکت تجربه کرده است. مجتمع صنعتی آر تاویل تایر با درآمد ۲ هزار و ۲۳۴ میلیارد تومانی، نسبت به فروش یک هزار و ۳۴۶ میلیارد تومانی دوره مشابه سال گذشته، رشد حدود ۶۶ درصدی را ثبت کرده است. درآمد ایران یاسا تایر و رابر نیز از ۲ هزار و ۱۱۴ میلیارد تومان به ۲ هزار و ۷۰۲

### اینفوگرافش

Infographu

## رشد درآمد شرکت «رادیاتور ایران» در ۶ ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد ۶ ماهه

۲,۴۱۳

میلیارد تومان

میزان افزایش

۱۱۲

درصد

شرکت «رادیاتور ایران» در ۶ ماهه منتهی به شهریور ماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۲,۴۱۳ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

### چین تلند؟

## تله قطعات ارزان و بی کیفیت خودرو

«سوسه خرید لوازم یدکی ارزان و بی کیفیت شاید در ظاهر اقتصادی باشد، اما در نهایت هزینه های سنگینی تحمیل می کند. از سویی، بازار لوازم یدکی خودرو این روزها میزبان چالش هایی است که مالکان خودروها را در نگهداری و تعمیر وسایل نقلیه خود دچار دردسرهای جدی کرده است. نوسانات نرخ ارز که به صورت ساعتی خود را در بازار نشان می دهد، در کنار قیمت گذاری های سلیقه ای، باعث شده تا فرآیند خرید قطعه و تعمیر خودرو به تجربه ای فرساینده برای شهروندان تبدیل شود. در این میان، مشکلات زنجیره تامین، به ویژه برای خودروهای چینی و رواج قطعات دست دوم، به دغدغه های اصلی این روزهای بازار بدل شده است.

### چرا؟

## بی ثباتی قیمت ها در بازار لوازم یدکی همگام با نوسانات ارز

«یکی از اصلی ترین مشکلاتی که این روزها خریداران قطعات با آن دست و پنجه نرم می کنند، بی ثباتی قیمت هاست. نرخ لوازم یدکی همگام با نوسانات ارز تغییر می کند و نبود نظارت کافی باعث شده تا قیمت گذاری ها در بازار شکل کاملاً سلیقه ای به خود بگیرد. همین وضعیت، مالکان خودرو را مجبور می کند برای پیدا کردن یک قطعه با قیمت مناسب، زمان زیادی را در بازار و نمایندگی ها صرف کنند؛ چرخه ای که علاوه بر تحمیل هزینه های سنگین مالی، وقت و انرژی زیادی از مردم می گیرد.

### برای چه؟

## رونق بازار قطعات استوک و ضرورت احتیاط در بخش های ایمنی

«در این شرایط فشار هزینه ها باعث شده تا بازار قطعات استوک (دست دوم) رونق بگیرد. استفاده از قطعات کارکرده راهکاری است که برخی برای کاهش هزینه ها به آن روی می آورند؛ اما کارشناسان فنی توصیه می کنند در این زمینه باید دقت و بزه ای داشت. در بخش های حیاتی و مرتبط با ایمنی خودرو مانند سیلندر و پمپ ترمز، لنت ها، دیسک چرخ، لوازم جلوبندی و بلبرینگ ها، استفاده از نمونه های استوک یا فرسوده می تواند ایمنی رانندگی را تحت الشعاع قرار دهد. به مصرف کنندگان توصیه می شود برای این بخش های کلیدی، حتماً به سراغ قطعات نو و استاندارد بروند

## رفع تعهدات ارزی نیازمند اصلاح بسترهای اجرایی است



«به نقل از خانه ملت، مصطفی طاهری در ارائه راهکار برای حل مشکلات حوزه ارز گفت: «موضوعاتی که امروز فعالان اقتصادی با آن مواجه هستند، صرفاً به درست یا نادرست بودن سیاست گذاری ها محدود نمی شود، بلکه بخش مهمی از مشکلات به بستر اجرایی و نحوه پیاده سازی سیاست های ارزی بازمی گردد.» نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «ممکن است سیاستی در سطح کلان با هدف مشخصی تدوین شده باشد، اما در مرحله اجرا، به دلیل سازوکارهای نامناسب یا نبود انعطاف لازم، مشکلاتی برای صادرکنندگان ایجاد کند؛ بنابراین، علاوه بر بررسی سیاست ها باید فرآیندهای اجرایی نیز به صورت ریشه ای اصلاح شود.»

طاهری با اشاره به ارائه پیشنهادهایی در این زمینه به مسئولان ارشد کشور تصریح کرد: «راهکارهای مورد نظر در جلساتی با رئیس جمهور و برخی مسئولان اقتصادی کشور از جمله آقای همتی مطرح شده و تلاش شده است پیشنهادها به جای کلی گویی، به صورت مشخص و قابل اجرا ارائه شود.» وی خاطر نشان کرد: «برای حل این مسائل باید دو مسیر را همزمان دنبال کرد؛ مسیر نخست، اصلاحات اساسی و بلندمدت در سازوکارهای اجرایی و سیاست های ارزی است و مسیر دوم، یافتن راهکارهایی برای مدیریت مشکلات فعلی فعالان اقتصادی تا زمان تحقق اصلاحات بنیادین است.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم، با اشاره به ضرورت ارائه پیشنهادها و عملیاتی برای شرایط فعلی اقتصاد کشور اظهار کرد: «در کنار راهکارهای ریشه ای و بلندمدت، باید مشخص شود که تا پیش از اصلاح کامل بستر اجرایی حوزه ارز، چه سیاست هایی می تواند به کاهش مشکلات صادرکنندگان کمک کند.»

وی افزود: «در یکی از جلسات با رئیس جمهور، موضوع ارائه پیشنهادها و مکتوب و مشخص برای حل مسائل اقتصادی مطرح شد و بر همین اساس، پیشنهادهایی برای مدیریت شرایط فعلی حوزه ارز آماده شده است.» طاهری با بیان این که مشارکت فعالان اقتصادی و تشکل های بخش خصوصی در تکمیل این پیشنهادها ضروری است، عنوان کرد: «اتاق های فکر اقتصادی و فعالان این حوزه می توانند با بیان تجربه های عملی خود، نقاط ضعف و قوت راهکارهای پیشنهادی را مشخص کنند و زمینه تدوین تصمیم هایی دقیق تر و کاربردی تر را فراهم آورند.»



به خود جلب کرده است. در تازه ترین مرحله آزمایش ها، مهندسان بوگاتی خودرو را در پیست تحت شرایط سخت قرار دادند. تصاویر منتشر شده نشان می دهد تمرکز تنها روی دستیابی به سرعت های بالا نبوده و خودرو تحت آزمایش های گسترده تر تباطا با پایداری، هندلینگ، نرمزگیری و رفتار دینامیکی نیز قرار گرفته است. موضوعی که از چاهطلبی های پروژه فراتر از یک هایپر کار صر فاسریع خبر می دهد.

وزن کمتر نسبت به برخی رقیبا، معماری جدید شاسی و بهره گیری از فناوری های پیشرفته آبرودینامیکی از عواملی هستند که به توربیون اجازه می دهند در مسیر های پیچیده نیز عملکرد چشمگیری داشته باشد. بوگاتی در توسعه این خودرو تلاش کرده میان دو ویژگی متفاوت تعادل برقرار کند؛ حفظ شخصیت لوکس و راحت محصولات سنتی برودر عین حال ارائه عملکردی نزدیک به خودروهای مسابقه ای.

شرکت Bugatti هنوز توربیون را به عنوان یک خودرو و مخصوص پیست معرفی نمی کند، اما تازه ترین تصاویر و اطلاعات منتشر شده از مراحل آزمایش این هایپر کار نشان می دهد محصول جدید فرانسوی ها توانایی هایی فراتر از یک گرند تورر فوق لوکس دارد. در واقع، هر چه آزمایش های توربیون به مراحل نهایی نزدیک تر می شود، بیش از گذشته مشخص می شود که چالشین شیرون تنها برای ثبت رکورد سرعت در مسیر های مستقیم توسعه نیافته است. توربیون یکی از مهم ترین خودروهای تاریخ معاصر بوگاتی محسوب می شود. این خودرو وظیفه دشوار جانشین Chiron را بر عهده دارد و همزمان آغازگر فصل تازه ای برای برند فرانسوی است. برخلاف نسل قبل که از موتور ۱۶ استفاده می کرد، توربیون به یک پیشرانۀ کاملاً جدید ۷۱۶ تنفس طبیعی در کنار سامانه هیبریدی مجهز شده و به همین دلیل از همان زمان معرفی، توجه گسترده ای را

## نمایش توانایی های پنهان «توربیون»



## یکی از عجیب ترین خودروهای بریتانیایی برقی شد



کمتر خودرویی را می توان پیدا کرد که به اندازه Moke شخصیت منحصر به فرد و غیر متعارفی داشته باشد. این خودرو کوچک و روباز که نخستین بار در دهه ۱۹۶۰ معرفی شد، طی سال ها به یکی از نمادهای سبک زندگی ساحلی و تفریحی تبدیل شد. اکنون این مدل کلاسیک با معرفی نسخه جدید Mk2 Moke EV وارد عصر خودروهای برقی شده است. نسل جدید موک تلاش کرده ظاهر شناخته شده و نوستالژیک خود را حفظ کند. فرم ساده بدنه، درهای حذف شده، سقف پارچه ای و طراحی مینیمالیستی همچنان بخش مهمی از هویت خودرو را تشکیل می دهند. به همین دلیل در نگاه اول، Mk2 EV بیشترین شبیه یک بازسازی

مدرن از موکهای قدیمی است تا یک محصول کاملاً جدید. اما مهم ترین تغییر زیر بدنه اتفاق افتاده است. موتور بزنئی جای خود را به یک سامانه تمام برقی داده که ۴۴ اسب بخار قدرت تولید می کند. اگرچه این عدد در مقایسه با خودروهای برقی مدرن چندان چشمگیر به نظر نمی رسد، اما برای خودرویی با ابعاد کوچک و فلسفه تفریحی موک کافی ارزیابی می شود. هدف اصلی این خودرو و شتاب های خیره کننده یا ثبت رکورد سرعت نیست، بلکه ارائه تجربه ای ساده و لذت بخش برای رانندگی در مناطق گردشگری و جاده های ساحلی است.

## برگ برنده «فولکس واگن» در بزرگ ترین بازار خودرو جهان؛

# آلمان در زمین چین بازی می کند



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

شکست در یک بازار همیشه به معنای شکست در همه جبهه ها نیست؛ در سی که فولکس واگن این روزها بهتر از هر زمان دیگری آن را درک می کند. در حالی که بزرگ ترین خودروساز اروپا همچنان با کاهش تقاضا، فشار رقابت خودروهای برقی و مشکلات ساختاری در بازارهای غربی دست و پنجه نرم می کند، در چین مسیر کاملاً متفاوتی را در پیش گرفته است. بازاری که زمانی منبع اصلی قدرت فولکس واگن بود، اما طی سال های اخیر به میدان تاخت و تاز برندهای داخلی تبدیل شد و بسیاری از موقعیت های سنتی خودروسازان غربی را به چالش کشید. اکنون فولکس واگن تلاش می کند با پذیرش واقعیت های جدید بازار چین و فاصله گرفتن از نسخه های جهانی محصولات خود، دوباره جایگاه از دست رفته اش را بازسازی کند. معرفی ID. ERA در این می توان یکی از مهم ترین نمادهای این تغییر استراتژی دانست؛ خودرویی که نه برای اروپا و نه برای آمریکا، بلکه مستقیماً برای سلیقه، نیازها و انتظارات مشتریان چینی توسعه یافته است. اهمیت این محصول تنها به یک مدل جدید محدود نمی شود. آن چه فولکس واگن در چین انجام می دهد، درواقع اعترافی آشکار به تغییر موازنه قدرت در صنعت خودرو جهان است. اگر تا چند سال پیش خودروسازان غربی فناوری و محصول را به چین صادر می کردند، امروز برای موفقیت در این بازار ناچارند از قواعدی پیروی کنند که خود مصرف کنندگان و خودروسازان چینی تعریف کرده اند. به همین دلیل، ID. ERA را نمی توان صرفاً یک شاسی بلند جدید دانست؛ این خودرو نماد تلاش فولکس واگن برای بقا و بازآفرینی خود در مهم ترین میدان نبرد صنعت خودرو جهان است.

وقتی فولکس واگن قوانین بازی چین را پذیرفت اگر به وضعیت فعلی Volkswagen Group در اروپا نگاه کنیم، تصویر چندان امیدوارکننده ای دیده نمی شود. بزرگ ترین خودروساز اروپا این روزها با فشارهای



## «اکسپنگ» اروپا را هدف گرفت

خودروساز چینی Xpeng معتقد است می تواند ظرف چند سال آینده به یکی از مهم ترین بازیگران بازار اروپا تبدیل شود. تا جایی که فروش آن در این قاره از Ford نیز فراتر برود. این ادعا شاید تا چند سال قبل بلند پروازانه به نظر می رسید، اما روند تحولات صنعت خودرو نشان می دهد اعتماد به نفس روزافزون برندهای چینی دیگر اتفاقی مقطعی نیست، بلکه نتیجه تغییر توازن قدرت در بازار جهانی خودرو است. اکسپنگ که طی سال های اخیر به عنوان یکی از مهم ترین استارت آپ های خودرو سازی چین شناخته شده، اکنون حضور خود را در بازارهای اروپایی با سرعت بیشتری گسترش می دهد. مدیران شرکت معتقدند رشد سریع فروش خودروهای برقی، تغییر سلیقه مشتریان و استقبال از فناوری های جدید فرصت مناسبی را برای توسعه فعالیت این برند در خارج از چین فراهم کرده است.



چشم انداز شرکت به قدری جاه طلبانه است که مدیران آن از احتمال عبور از فورد در بازار اروپا تا پایان دهه جاری سخن می گویند. اگر چنین اتفاقی رخ دهد، یکی از مهم ترین جابه جایی های قدرت در صنعت خودرو اروپا رقم خواهد خورد؛ بازاری که دهه ها در سلطه نام های آمریکایی، آلمانی، فرانسوی و ژاپنی قرار داشت. اعتماد به نفس اکسپنگ بی دلیل نیست. خودروسازان چینی در سال های اخیر پیشرفت قابل توجهی در زمینه خودروهای برقی، نرم افزارهای هوشمند، سامانه های بسیاری از آن ها دیگر صرفاً تولید کنندگان خودروهای ارزان قیمت نیستند و محصولاتی را عرضه می کنند که از نظر فناوری و امکانات، در سطح برندهای معتبر جهانی قرار دارند.

در مقابل، خودروسازان سنتی اروپا و آمریکا با چالش های متعددی دست و پنجه نرم می کنند. هزینه های بالای توسعه خودروهای برقی، قوانین سختگیرانه زیست محیطی، رقابت سنگین قیمتی و کاهش حاشیه سود باعث شده برخی شرکت ها با سرعت کمتری نسبت به رقبای چینی حرکت کنند. همین فاصله، فرصت مناسبی برای برندهایی مانند اکسپنگ ایجاد کرده است.

نخست از یک باتری لیتیوم-یونی ۵۱.۱ کیلووات-ساعتی بهره می برد که امکان پیمایش حدود ۳۷۳ کیلومتر را در حالت تمام برقی فراهم می کند. نسخه دوم نیز به باتری نیکل-منگنز-کبالت با ظرفیت ۶۵.۲ کیلووات-ساعت مجهز شده و بُرد تمام برقی آن به حدود ۴۵۱ کیلومتر می رسد.

اما آن چه این خودرو را از بسیاری از محصولات تمام برقی بازار متمایز می کند، حضور یک موتور ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ است. البته این موتور هیچ ارتباط مستقیمی با چرخ ها ندارد و وظیفه آن تنها تولید برق برای شارژ باتری و افزایش بُرد حرکتی خودرو است. این دقیقاً همان فرمولی است که برندهای موفق چینی مانند Li Auto طی سال های اخیر به کمک آن توانسته اند میلیون ها مشتری را جذب کنند.

فولکس واگن با توسعه AX ID. ERA در واقع نشان می دهد پذیرفته است که قواعد موفقیت در چین با بازارهای غربی متفاوت است. پرسش مهم اما این است که آیا چنین محصولی می تواند تنها به چین محدود بماند یا روزی راه خود را به بازارهای اروپا نیز باز خواهد کرد؛ بازاری که امروز بیش از هر زمان دیگری به محصولات جدید و رقابتی نیاز دارد؟

طراحی محافظه کارانه و سنتی برند وفادار مانده اند، ID. AX ERA ظاهری بسیار مدرن تر و آینده نگرانه تر دارد. خطوط بدنه، جزئیات نورپردازی و فرم کلی خودرو بیشتر یادآور نسل جدید خودروهای چینی است تا محصولی که توسط یک خودروساز اروپایی توسعه یافته باشد.

نکته مهم این جاست که فولکس واگن احتمالاً دقیقاً همین هدف را دنبال می کند. بازار چین در سال های اخیر به سرعت از الگوهای سنتی فاصله گرفته و مشتریان بیش از گذشته خواهان خودروهایی با طراحی جسورانه، فناوری های جدید و قوای محرکه متفاوت هستند. AX ID. ERA پاسخی مستقیم به همین تغییر سلیقه محسوب می شود.

این خودرو نخستین بار اوایل سال جاری به صورت کانسپت معرفی شد، اما اکنون نسخه تولیدی آن رونمایی شده است. مهم ترین ویژگی فنی خودرو، استفاده انحصاری از سامانه محرکه موسوم به Extended-Range EV از خودرو برقی مجهز به افزایش دهنده بُرد است؛ نوعی فناوری که طی چند سال اخیر در چین با استقبال گسترده ای روبه رو شده است.

AX ID. ERA ۸۰۰ بزر پایه معماری الکتریکی ۸۰۰ ولتی ساخته شده و در دو نسخه باتری عرضه می شود. نسخه

گسترده ای روبه رو است؛ از برنامه کاهش حدود ۱۰۰ هزار شغل گرفته تا بازنگری گسترده در سبد محصولات و احتمال تعطیلی چند کارخانه در آلمان. در چنین شرایطی، بسیاری از تحلیلگران معتقدند فولکس واگن در مهم ترین بازارهای سنتی خود با چالش هویت و رقابت پذیری مواجه شده است.

اماد نقطه ای دیگر از جهان، داستان کاملاً متفاوتی در حال شکل گیری است. فولکس واگن در چین از محصولی رونمایی کرده که می تواند تصویری از مسیر آینده برند ارائه دهد؛ خودرویی که نشان می دهد شرکت آلمانی هنوز توانایی ارائه محصولات نوآورانه و رقابتی را از دست نداده است.

این خودرو AX VW ID. ERA نام دارد؛ یک شاسی بلند بزرگ و لوکس که با همکاری شریک چینی فولکس واگن یعنی SAIC Volkswagen توسعه یافته است. در بازاری که رقیب هر روز محصولات پیشرفته تر و فناوریانه تر عرضه می کنند، AX ID. ERA تلاش می کند فولکس واگن را دوباره به مرکز رقابت بازگرداند.

از نظر طراحی، تفاوت این خودرو با بسیاری از محصولات فعلی فولکس واگن به وضوح قابل مشاهده است. در حالی که مدل هایی مانند Tiguan و Touareg همچنان بر زبان

## رنو با «E-Space Concept» تعریف داشبوردها را تغییر داد

احتراق داخلی نیست و خودرو کاملاً برقی طراحی شده است. اما مهم ترین بخش ماجرا در کابین قرار دارد. رنوا این سامانه را OpenR Panorama می نامد؛ نمایشگری خمیده با عرض ۱۱۳۰ میلی متر و ارتفاع ۱۱۰ میلی متر که تقریباً تمام عرض خودرو را پوشش می دهد. این نمایشگر بزرگ عملاً جای داشبورده سنتی را گرفته و اطلاعات مختلف خودرو را در اختیار سر نشینان قرار می دهد. نکته جالب این جاست که برخلاف بسیاری از خودروهای مدرن، صفحه اصلی لمسی نیست. در عوض، دو نمایشگر انعطاف پذیر کوچک تر در دو طرف ستون فرمان قرار دارند که امکان کنترل و شخصی سازی اطلاعات نمایش داده شده را فراهم می کنند. این نمایشگرها قابلیت تغییر موقعیت دارند و به راننده اجازه می دهند نحوه نمایش اطلاعات را تنظیم کنند.

رنو در نمایشگاه خودرو پاریس از کانسپت جدید E-Space رونمایی کرد؛ خودرویی که اگرچه قرار نیست به همین شکل وارد خط تولید شود، اما یکی از مهم ترین فناوری های آن به زودی راه خود را به محصولات آینده رنوا باز خواهد کرد. مهم ترین ویژگی این کانسپت، داشبوردهای کاملاً متفاوت است که می تواند تصویری از نسل بعدی کابین خودروهای فرانسوی را ارائه دهد. کانسپت E-Space ادای احترامی به نسل نخست رنوا اسپیس است؛ خودرویی که بیش از چهار دهه پیش یکی از پیشگامان کلاس MPV محسوب می شد. رنو در طول سال های گذشته نسخه های بسیار خاصی از این مدل را معرفی کرده بود؛ از نمونه مجهز به موتور فرمول یک گرفته تا مدل های مفهومی با طراحی های غیر متعارف. اکنون نیز E-Space جدید همین سنت را ادامه می دهد؛ با این تفاوت که این بار خبری از موتور

پلیمر الیاف کربن استفاده کرده است تا ضمن کاهش وزن، استحکام مناسبی برای محافظت از کابین فراهم شود. در آزمون برخورد جانبی، این خودرو عملکرد بسیار خوبی داشت و کیسه هوای مرکزی میان راننده و سرنشین جلونیز به کاهش احتمال برخورد سرنشینان با یکدیگر کمک کرد. سامانه ترمز اضطراری خودرو با قابلیت شناسایی خودروها، عابران پیاده و دوچرخه سواران، از دیگر تجهیزات ایمنی مهم iX است. با این حال، گزارش یورو انکپ به یک نکته مهم نیز اشاره می کند: ساختار جلو خودرو در برخورد از رویه روی می تواند برای خودرو مقابل تهاجمی باشد. بنابراین، امتیاز بالای ایمنی سرنشینان لزوماً به معنای حفاظت یکسان از تمام کاربران جاده نیست.

کراس اور تمام الکتریکی بامو iX در آزمون های موسسه اروپایی یورو انکپ در ارزیابی خودروهای جدید سال ۲۰۲۱ موفق به کسب پنج ستاره ایمنی شد؛ نتیجه ای که نشان دهنده عملکرد مطلوب این خودرو در حفاظت از سرنشینان و سامانه های پیشگیری از تصادف است. بر اساس گزارش رسمی این موسسه، iX در بخش حفاظت از سرنشینان بزرگسال ۹۱ درصد، حفاظت از کودکان ۸۷ درصد، حفاظت از کاربران آسیب پذیر جاده ۷۲ درصد و سامانه های کمک ایمنی ۸۱ درصد امتیاز کسب کرد. یکی از نقاط قوت این خودرو، ساختار مقاوم بدنه و طراحی نواحی تغییر شکل پذیر برای جذب انرژی برخورد است. بامو در ساخت iX از ترکیب سازه آلومینیومی و قطعات تقویت شده با



بامو «iX»؛ یکی از ایمن ترین ها



تاثیر واردات بر عرضه و رقابت در بازار چیست؟

## نامه انجمن واردکنندگان خودرو به مقامات ارشد کشور



سنجش عملکرد واردات خودرو نباید صرفاً بر میزان ارز مصرف شده متمرکز باشد؛ بلکه آثار آن بر افزایش عرضه، ایجاد رقابت و تداوم فعالیت کسب و کارهای وابسته نیز باید در محاسبات لحاظ شود

با وجود ارقام و استدلال های مطرح شده، این موارد مواضع اعلامی انجمن واردکنندگان خودرو هستند و ارزیابی مستقل آن ها به بررسی داده های رسمی نیاز دارد. از این رو، برای سنجش دقیق میزان اشتغال، منشأ ارز، درآمدهای ایجاد شده و اثر واردات بر عرضه و رقابت باید اطلاعات و آمارهای مرتبط به صورت مستقل بررسی شوند

ارسال نامه ها نشان می دهد انجمن خواهان آن است که پیش از هر تصمیم تازه درباره واردات خودرو، پیامدهای اقتصادی و اجتماعی سیاست های این حوزه ارزیابی شود. مطالبه این تشکل، حفظ امکان فعالیت شرکت های واردکننده و پرهیز از تصمیم هایی است که به باور آن می توانند ثبات بازار و اعتماد فعالان اقتصادی را تضعیف کنند. در نهایت، میزان توجه تصمیم گیران به این هشدارها و نحوه پاسخ آن ها به دغدغه های مطرح شده، بر مسیر آینده واردات خودرو اثر خواهد گذاشت

خودرو و فعالیت دارند و شمار افراد شاغل مستقیم در این بخش از ۳۰ هزار نفر بیشتر است. اهمیت این ارقام از آن جهت است که فعالیت واردکنندگان به خرید و عرضه خودرو محدود نمی شود و کسب و کارهای متعددی به تداوم این فعالیت وابسته اند

خدمات پس از فروش، فعالیت های تجاری و آموزش و تربیت نیروهای متخصص از جمله بخش هایی هستند که در کنار واردات خودرو شکل گرفته اند. بنابراین، هر تغییر جدی در شرایط فعالیت واردکنندگان می تواند پیامدهایی فراتر از خود شرکت های واردکننده داشته باشد و گروه های دیگری از کسب و کارها و نیروی کار را نیز متاثر کند. از دیدگاه انجمن واردکنندگان خودرو، واردات یکی از عواملی است که می تواند به افزایش عرضه و شکل گیری رقابت در بازار کمک کند. این تشکل معتقد است میزان عرضه و تعادل آن با تقاضا بر قیمت خودروهای داخلی و خارجی اثر می گذارد که بدین ترتیب ارزیابی سیاست های وارداتی نباید تنها به وضعیت شرکت های واردکننده محدود شود و پیامدهای احتمالی آن بر بازار نیز باید در نظر گرفته شود

انجمن در دفاع از اثر اقتصادی واردات اعلام کرده است که این فعالیت با استفاده از حداکثر یک میلیارد دلار ارز با منشأ خارجی، برای دولت نیز درآمد ایجاد کرده است. این تشکل تأکید دارد که



احسان ناصر بابلی  
e.naseri@autoworld.ir

انجمن واردکنندگان خودرو ایران با ارسال پنج نامه به مقام های ارشد کشور، نسبت به پیامدهای سیاست گذاری های انجام شده در حوزه واردات خودرو هشدار داده است. این انجمن معتقد است تصمیم هایی که بدون توجه به واقعیت های اقتصادی بازار خودرو اتخاذ شوند، می توانند فعالیت شرکت های واردکننده را با مشکلات جدی مواجه کنند. به گفته واردکنندگان، آثار این تصمیم ها تنها به شرکت های فعال در حوزه واردات محدود نمی شود و ممکن است اشتغال ایجاد شده در این بخش را نیز تحت تأثیر قرار دهد

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «سب بخار» انجمن واردکنندگان خودرو ایران در مکاتباتی جداگانه، نگرانی ها و دیدگاه های این صنف را با پنج مقام ارشد کشور شامل محمدرضا عارف، معاون اول رئیس جمهور؛ غلامحسین محسنی اژه ای، رئیس قوه قضائیه؛ محسن رضایی، دبیر شورای عالی امنیت ملی؛ محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت و سیدعلی مدنی زاده، وزیر امور اقتصادی و دارایی در میان گذاشته است

این نامه ها با محوریت حفظ سرمایه اجتماعی و حمایت از کسب و کارهای فعال در حوزه واردات خودرو ارسال شده اند. انجمن در این مکاتبات خواسته است پیامدهای اقتصادی و اجتماعی تصمیم های این حوزه پیش از اتخاذ سیاست های تازه، مورد توجه قرار گیرد. یکی از موضوعات اصلی مطرح شده در نامه ها، نحوه بیان و محاسبه وابستگی واردات خودرو به منابع ارزی کشور است. انجمن واردکنندگان خودرو با رد تخصیص ارز دولتی به شرکت های واردکننده در دو سال گذشته، اعلام کرده است که فعالیت این بخش با ارز دارای منشأ خارجی انجام شده است

این موضع، هزینه ارزی واردات را به یکی از محورهای اصلی بحث تبدیل می کند؛ زیرا شیوه محاسبه و تفسیر نیاز ارزی واردات می تواند در تصمیم های آینده درباره ادامه یا محدود شدن این فعالیت اثرگذار باشد. به باور انجمن، اگر عملکرد واردکنندگان بر پایه برآوردها یا تحلیل هایی ارزیابی شود که با واقعیت های فعالیت آن ها همخوانی ندارد، ممکن است سیاست هایی در پیش گرفته شود که با شرایط عملی این شرکت ها تناسب نداشته باشد. از نگاه این تشکل، ارزیابی میزان وابستگی واردات خودرو به منابع ارزی باید با توجه به منشأ ارز مورد استفاده و نحوه انجام فعالیت شرکت ها صورت گیرد. محدودیت های واردات خودرو، به شبکه اقتصادی شکل گرفته پیرامون این بخش اشاره کرده است. بر اساس اعلام این تشکل بیش از ۳۰۰ شخصیت حقوقی در حوزه واردات

## آغاز فروش میتسویشی «اکلیپس کراس» ۲۰۲۶ با قیمت قطعی ۱۱.۴۹ میلیارد تومان

بخشنامه فروش فوری خودروی اکلیپس کراس – آبان ماه ۱۴۰۵

هموطن گرامی و نمایندگی های مجاز محترم شرکت آرین موتور

با سلام و احترام؛

به استحضار عموم متقاضیان محترم و نمایندگی های مجاز آرین موتور می رساند؛ شرکت آرین موتور در نظر دارد نسبت به عرضه خودروی اکلیپس کراس با شرایط ذیل و تا زمان تکمیل ظرفیت اقدام نماید. بدین منظور از متقاضیان دعوت به عمل می آید جهت تکمیل فرآیند ثبت نام در قالب **فروش فوری با قیمت قطعی** و با موعد تحویل ۳۰ روز کاری با مدل ۲۰۲۶ **از ساعت ۱۰ صبح، روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۳** تا زمان تکمیل ظرفیت به صورت اینترنتی نسبت به انجام مراحل ثبت نام با مراجعه به آدرس اینترنتی به نشانی <https://sales.arian-motor.com> اقدام نمایند.

**شرایط فروش فوری خودروی اکلیپس کراس – آبان ماه ۱۴۰۵ (آرین موتور)**

| برند       | نوع خودرو     | مدل  | قیمت قطعی (ریال) | پیش پرداخت اول (ریال) | پیش پرداخت دوم یک ماه بعد (ریال) | جریمه دیرکرد    | موعد تحویل  | کد طرح فروش | رنگ های قابل عرضه                         |
|------------|---------------|------|------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------|-------------|-------------|-------------------------------------------|
| Mitsubishi | Eclipse Cross | ۲۰۲۶ | ۱۱۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰  | ۷۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰        | ۴۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰                   | ۲.۵ درصد ماهانه | ۳۰ روز کاری | ECLP-O-۵۰۱  | سفید، مشکی، نقره ای، قرمز، خاکستری متالیک |

\* برخی مشخصات محصول و آپشن های متعلقه تیپ های عرضه شده ممکن است با کاتالوگ و اطلاعات فنی درج شده در سامانه جامع و وبسایت های این شرکت متفاوت باشد که در هر صورت ملاک نهایی، خودروی آماده تحویل می باشد.



لیست نمایندگی ها



قواعد و ضوابط



بروشور خودرو



شرکت آرین موتور از آغاز ثبت نام

برای خرید میتسویشی اکلیپس کراس مدل ۲۰۲۶ خبر داد. بر اساس شرایط اعلام شده، متقاضیان می توانند از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۳ آبان ۱۴۰۵ با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی این شرکت، درخواست خرید خود را ثبت کنند. این طرح تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت

در این طرح، میتسویشی اکلیپس کراس مدل ۲۰۲۶ با قیمت قطعی ۱۱ میلیارد ۴۹۰ میلیون تومان عرضه می شود. متقاضیان باید در زمان ثبت نام مبلغ ۷ میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان به عنوان پیش پرداخت و یک ماه پس از آن، مبلغ ۴ میلیارد تومان پرداخت کنند

ثبت نام از طریق سامانه فروش اینترنتی آرین موتور به نشانی [sales.arian-motor.com](https://sales.arian-motor.com) انجام می شود. طبق اعلام این شرکت، زمان تحویل خودرو ۳۰ روز کاری تعیین شده و در صورت تأخیر در تحویل، جریمه ای معادل ماهانه ۲.۵ درصد محاسبه خواهد شد

خودرو عرضه شده با کد محصول ECLP-O-۵۰۱ در رنگ های سفید، مشکی، نقره ای، قرمز و خاکستری متالیک در اختیار خریداران قرار می گیرد



اسب بخار افزایش می‌یابد. نسخه قدرتمندتر دارک هورس نیز با اصلاحات فنی، توان تولید ۵۰۰ اسب بخار قدرت و حدود ۵۶۷ نیوتون متر گشتاور را دارد. نسبت تراکم ۱۲ به یک، سرسیلندرهای چهار سوپاپ و قابلیت تنفس طبیعی، این موتور را برای دورهای بالای موتور و پاسخ سریع به پدال گاز آماده کرده‌اند. برخلاف موتورهای توربوشارژر، در این ساختار خبری از تأخیر ناشی از افزایش فشار توربو نیست؛ هر چند مصرف سوخت آن در مقایسه با پیشرانهای کوچک‌تر معمولاً بالاتر است. کایوت نشان می‌دهد که با وجود گسترش موتورهای کوچک توربوشارژر و قوای محرکه الکتریکی، موتورهای تنفس طبیعی ۷۸ همچنان جایگاه ویژه‌ای در خودروهای عملکردمحور دارند.

پیشران ۵ لیتری ۸ سیلندر فورد موستانگ که با نام «کایوت» (Coyote) شناخته می‌شود، یکی از مهم‌ترین موتورهای تنفس طبیعی صنعت خودرو آمریکا است. این پیشران با حجم ۵۰۳۸ سی‌سی، آرایش سیلندرهای V شکل و ساختار تمام آلومینیومی بلوک و سرسیلندر، ترکیبی از فناوری مدرن و شخصیت سنتی خودروهای عضلانی آمریکایی را ارائه می‌دهد. در نسل هفتم موستانگ مدل ۲۰۲۵، نسخه GT به موتور ۵ لیتری مجهز به سامانه زمان‌بندی متغیر مستقل میل‌بادامک‌های ورودی و خروجی Ti-VCT و تزریق سوخت مستقیم و پاشش در مجاری ورودی مجهز است. این مجموعه در نسخه استاندارد GT حدود ۴۸۰ اسب بخار قدرت و ۵۶۳ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. با سفارش اگزوز فعال، قدرت به ۴۸۶



## مهندسی موتور V8 «موستانگ»

آیا با ۷ هزار دلار می‌توان خودرو با کیفیتی خریداری کرد؟

# دو سامورایی جذاب؛ «مزدا ۳» و هوندا «آکورد»



## هوندا آکورد؛ سدان با کیفیت اما لوکس

نسل هشتم هوندا آکورد با خطوط بدنه نسبتاً ساده، چراغ‌های جلو کشیده و جلوپنجره کرومی، طراحی محافظه‌کارانه‌ای دارد. برخلاف خودروهایی که با جزئیات اغراق‌آمیز به دنبال جلب توجه هستند، آکورد بر تناسب بدنه و ظاهر رسمی تأکید می‌کند. ابعاد بزرگ بدنه نیز به آن ظاهری نزدیک به سدان‌های رده بالاتر می‌بخشد. این خودرو در دو فرم سدان چهاردر و کوپه عرضه شده است. نسخه سدان برای خانواده‌ها و استفاده روزمره مناسب‌تر است؛ در حالی که مدل کوپه با دو در جانبی و طراحی اسپرت‌تر، انتخابی متفاوت برای خریداران محسوب می‌شود که ظاهر جوان‌پسندتری می‌خواهند. یکی از نقاط قوت آکورد، فضای مناسب کابین است. فاصله محوری حدود ۲۸۰۰ میلی‌متری و طراحی صندلی‌های عقب، فضای مناسبی برای سر نشینان فراهم می‌کنند. همچنین صندوق عقب سدان با ظرفیت حدود ۴۱۶ لیتر، برای استفاده خانوادگی و سفرهای جاده‌ای کاربردی است. در تیپ‌های مختلف، امکاناتی مانند تهویه مطبوع، کروزر کنترل، فرمان چندمنظوره، شیشه‌ها و آینه‌های برقی، سیستم صوتی با درگاه USB و تنظیمات مختلف صندلی ارائه می‌شوند. تیپ‌های بالاتر ممکن است به صندلی‌های چرمی، گرم‌کن صندلی جلو، سانروف و سیستم صوتی پیشرفته‌تر مجهز باشند. البته تجهیزات دقیق به تیپ خودرو بستگی دارد و نباید تصور کرد تمام نمونه‌های موجود در محدوده ۷ هزار دلار، از همه این امکانات برخوردارند. هوندا آکورد مدل ۲۰۱۲ در بازار آمریکا با دو پیشران اصلی عرضه شد. موتور ۴ سیلندر ۲،۴ لیتری در نسخه پایه حدود ۱۷۷ اسب بخار قدرت و ۲۱۸ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. در برخی تیپ‌های بالاتر، خروجی موتور به حدود ۱۹۰ اسب بخار می‌رسد. برای خریداران که به قدرت بیشتری نیاز دارند، موتور ۳،۵ لیتری ۷۶ با توان ۲۷۱ اسب بخار و با گشتاور ۳۳۶ نیوتون متر نیز در دسترس است. این نسخه شتاب بهتری ارائه می‌دهد، اما مصرف سوخت و هزینه نگهداری آن می‌تواند بیشتر باشد. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده پنج سرعته دستی یا اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود؛ البته نوع گیربکس به تیپ خودرو بستگی دارد. طبق برآوردهای مصرف سوخت EPA، نسخه ۴ سیلندر اتوماتیک در مجموع حدود ۸،۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف می‌کند.



## مزدا ۳؛ گزینه جوان‌پسند و کم‌استهلاک

مزدا ۳ نسل دوم، با خطوط بدنه پویا، جلوپنجره شاخص و چراغ‌های کشیده، نسبت به بسیاری از سدان‌های اقتصادی هم‌دوره خود شخصیتی اسپرت‌تر دارد. طراحی بخش جلو و تناسب بدنه باعث شده است این خودرو حتی با گذشت بیش از یک دهه، همچنان ظاهری قابل قبول داشته باشد. این خودرو در دو فرم سدان چهاردر و هاچ‌بک پنج‌در عرضه شد. نسخه سدان برای استفاده روزمره و خانوادگی مناسب است؛ در حالی که هاچ‌بک با ظاهر جوان‌پسندتر و انعطاف بیشتر فضای بار، انتخاب جذابی برای رانندگان علاقه‌مند به خودروهای اسپرت محسوب می‌شود. کابین مزدا ۳ با چیدمانی راننده‌محور طراحی شده است. موقعیت مناسب فرمان، دسترسی منطقی به ادوات کنترلی و صندلی‌هایی با حمایت جانبی قابل قبول، تجربه رانندگی مطلوبی فراهم می‌کنند. کیفیت مواد کابین به تیپ خودرو و میزان نگهداری مالک قبلی بستگی دارد؛ اما طراحی داخلی همچنان ارگونومیک و کاربردی است. بسته به سال ساخت و تیپ، امکاناتی مانند تهویه مطبوع، فرمان چندمنظوره، کروزر کنترل، سیستم صوتی، اتصال بلوتوث، سانروف و صندلی‌های گرم‌شونده در برخی نسخه‌ها ارائه می‌شوند. بایں حال، نباید انتظار تجهیزات ارتباطی و کمک‌راننده خودروهای امروزی را از این مدل داشت. در بازار آمریکا، مزدا ۳ مدل ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ با موتورهای ۴ سیلندر عرضه شده است. یکی از گزینه‌های متداول، پیشران ۲ لیتری با قدرت حدود ۱۴۸ اسب بخار و گشتاور ۱۸۶ نیوتون متر است. در برخی تیپ‌ها نیز موتور ۲،۵ لیتری با قدرت حدود ۱۶۷ اسب بخار و با ۲۲۶ نیوتون متر گشتاور ارائه می‌شود. انتقال نیرو از طریق جعبه‌دنده دستی یا اتوماتیک انجام می‌شود و نیروی موتور به چرخ‌های جلو می‌رسد. یکی از ویژگی‌های مثبت مزدا ۳، تنظیم مناسب شاسی و فرمان دقیق آن است؛ ویژگی‌هایی که باعث می‌شوند رانندگی با آن صرفاً به رفت‌وآمد اقتصادی محدود نباشد. مصرف سوخت به موتور، نوع گیربکس و شرایط رانندگی بستگی دارد. موتور ۲ لیتری معمولاً برای کسانی که هزینه سوخت را در اولویت قرار می‌دهند، انتخاب منطقی‌تری است. در بازار خودروهای دست‌دوم آمریکا، بودجه ۷ هزار دلاری می‌تواند برای خرید یک مزدا ۳ مدل ۲۰۱۲ یا ۲۰۱۳ با کارکرد نسبتاً بالا و وضعیت فنی قابل قبول کافی باشد. قیمت دقیق به منطقه، تیپ، میزان پیمایش، سابقه تصادف و وضعیت بدنه بستگی دارد؛ بنابراین این این مبلغ تضمین‌کننده خرید یک نمونه کم‌کارکرد نیست. پیش از خرید باید عملکرد گیربکس، وضعیت سیستم خنک‌کاری، موتور، تعلیق، ترمزها و سلامت بدنه بررسی شود. بررسی سابقه سرویس و انجام کارشناسی مستقل نیز ضروری است.

## چرا مزدا ۳ را انتخاب می‌کنیم؟

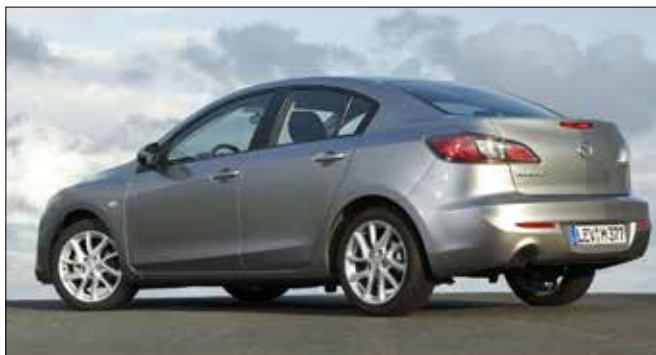
مزدا ۳ در این محدوده قیمتی، ترکیبی از طراحی جذاب، هندلینگ مناسب، موتورهای نسبتاً کم‌مصرف و امکانات کاربردی ارائه می‌دهد. این خودرو برای کسی که علاوه بر هزینه نگهداری، از رانندگی نیز لذت می‌برد، انتخابی ارزشمند است. بایں حال، بهترین خرید الزاماً جدیدترین مدل نیست؛ بلکه سالم‌ترین خودرویی است که با بودجه شما تناسب دارد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

این روزها که در بازار خودرو کشورمان قیمت‌ها سر به فلک کشیده، در بازار خودرو جهانی با کم‌ترین بودجه‌ها مانند ۷ هزار دلار می‌توان خودرو با کیفیتی خریداری کرد. البته در این‌جا این سوال مطرح می‌شود که آیا برای خرید یک خودرو دست‌دوم مناسب، الزاماً باید به سراغ مدل‌های قدیمی و کم‌آپشن رفت؟ پاسخ: خیر است. بنابراین مزدا ۳ مدل ۲۰۱۲ یا ۲۰۱۳ و هوندا آکورد گزینه‌های ارزنده‌ای به‌شمار می‌روند که در کنار هزینه خرید نسبتاً مناسب، طراحی جذاب، هندلینگ قابل توجه و مشخصات فنی رقابتی را ارائه می‌دهند. البته انتخاب نمونه‌ای سالم و دارای سابقه نگهداری مناسب، اهمیت بیشتری از سال ساخت یا تجهیزات ظاهری دارد. در ادامه هر دو سدان خانوادگی را بررسی می‌کنیم تا بدانیم ارزش آن‌ها در چه سطحی قرار دارد.



## آیا با ۷ هزار دلار آکورد بخریم؟

بر اساس اطلاعات «Consumer Reports»، قیمت یک هوندا آکورد مدل ۲۰۱۲ در بازار آمریکا بسته به تیپ و شرایط خودرو می‌تواند در محدوده بودجه ۷ هزار دلار قرار بگیرد. در این محدوده معمولاً باید نمونه‌هایی با کارکرد قابل توجه یا تیپ‌های پایه را بررسی کرد.

برای خریداران خودروهای دست‌دوم است. بایں حال، سن خودرو و سابقه نگهداری آن را نباید نادیده گرفت. پیش از خرید، بررسی تخصصی موتور، گیربکس، سیستم تعلیق و سابقه فراخوان‌های ایمنی ضروری است.

وضعیت بدنه، سابقه تصادف، نگهداری موتور و گیربکس و هزینه‌های احتمالی تعمیر، تأثیر مستقیمی بر ارزش واقعی خودرو دارند. آکورد مدل ۲۰۱۲ به دلیل کابین جادار، موتور ۴ سیلندر نسبتاً کم‌مصرف، تجهیزات کاربردی و تجربه رانندگی متعادل، گزینه‌ای منطقی



## ترکیب مهندسی سوئدی و بدنه‌سازی اسپانیایی



اتوبوس‌های بین‌شهری اسپانیا بر بزار حاصل همکاری دو مجموعه معتبر اروپایی هستند؛ اسپانیا سوند که در زمینه طراحی شاسی و قوای محرکه تخصص دارد و ایر بزار اسپانیا که به ساخت بدنه و توسعه فضای داخلی اتوبوس‌های لوکس شهرت یافته است. این همکاری با هدف دستیابی به ترکیبی از دوام فنی، راحتی سرنشینان و کیفیت ساخت شکل گرفته است. بر اساس اطلاعات فنی منتشر شده از سوی اسپانیا، در مدل‌هایی مانند ۱۸ و ۱۸، شاسی، پیش‌ران، جعبه‌دنده و بدنه به‌صورت هماهنگ توسعه یافته‌اند تا قابلیت اطمینان و بهره‌وری عملیاتی افزایش یابد. استفاده از سازه‌های مستحکم، مونتاژ دقیق اجزا و طراحی مناسب فضای راننده، از عوامل موثر بر کیفیت

کلی این اتوبوس‌ها به‌شمار می‌روند. در بررسی تخصصی مجله بریتانیایی routeONE از مدل iPS Efficient نیز عملکرد مناسب سیستم تعلیق، یابداری در پیچ‌ها، سکوت کابین و آراگونومی مطلوب راننده مورد توجه قرار گرفته است. این ویژگی‌ها برای اتوبوس‌هایی که روزانه مسافت‌های طولانی را طی می‌کنند، اهمیت ویژه‌ای دارند. کیفیت ساخت ایر بزار تنها به ظاهر لوکس یا صندلی‌های راحت محدود نمی‌شود؛ دوام قطعات، دسترسی به خدمات پس از فروش و سهولت تعمیرات نیز در هزینه مالکیت ناوگان نقش تعیین‌کننده دارند. همکاری اسپانیا و ایر بزار در بازارهایی مانند آلمان، باتکیه بر شبکه خدمات و تأمین قطعات اسپانیا به پشتیبانی بهتر از این محصولات کمک می‌کند

از افزایش ۲۲.۷ درصدی ثبت‌نام اتوبوس در اروپا تا سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون دلاری در آمریکا؛

# تولید اتوبوس در جهان زیر سایه رقابت چین و اروپا رو به افزایش است

شاخص اصلی موفقیت تولیدکنندگان تنها تعداد اتوبوس‌های فروخته‌شده نیست؛ بلکه توان تبدیل سفارش‌ها به تولید پایدار، تأمین قطعات، کنترل هزینه و پاسخگویی به نیازهای جدید ناوگان حمل‌ونقل عمومی است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت اتوبوس‌سازی جهان در سال ۲۰۲۶، هم‌زمان با افزایش تقاضا برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و گسترش اتوبوس‌های برقی، وارد مرحله تازه‌ای از رقابت صنعتی شده است. تازه‌ترین گزارش‌های منتشرشده از سوی انجمن خودروسازان اروپا و سازمان بین‌المللی سازندگان وسایل نقلیه موتوری نشان می‌دهد که رشد بازار در برخی مناطق، به‌ویژه اروپا و آسیا، با توسعه ظرفیت تولید و سرمایه‌گذاری در خطوط ساخت اتوبوس همراه شده است. با این حال، افزایش فروش و ثبت‌نام به تنهایی به معنای رشد هم‌اندازه تولید نیست و ارزیابی وضعیت جهانی این صنعت به تفکیک این شاخص‌ها نیاز دارد.

### افزایش تقاضا، محرک اصلی

توسعه صنعت اتوبوس‌سازی

بررسی تازه‌ترین اطلاعات بین‌المللی درباره صنعت اتوبوس‌سازی نشان می‌دهد که نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، توسعه اتوبوس‌های بدون آلاینده و رقابت میان تولیدکنندگان آسیایی و اروپایی، از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر آینده این صنعت هستند. در این میان، بازار اروپا به یکی از کانون‌های اصلی رقابت تبدیل شده است؛ بازاری که در آن، افزایش تقاضا برای اتوبوس‌های شهری برقی با نگرانی تولیدکنندگان داخلی درباره سهم برندهای خارجی از قراردادهای تأمین ناوگان همراه شده است.

بر اساس گزارشی که انجمن خودروسازان اروپا در ۲۱ اکتبر ۲۰۲۶ منتشر کرد، ثبت‌نام اتوبوس‌های جدید در اتحادیه اروپا در نیمه نخست سال جاری میلادی ۲۲.۷ درصد افزایش یافت و به ۲۲ هزار و ۵۹۰ دستگاه رسید. این رقم نشان‌دهنده تقویت تقاضا برای اتوبوس‌های جدید است؛ هرچند باید توجه داشت که آمار یادشده مربوط به ثبت‌نام خودروهاست و نه تعداد اتوبوس‌های تولیدشده در کارخانه‌ها.

این تفاوت از نظر تحلیل صنعتی اهمیت زیادی دارد. ثبت‌نام می‌تواند تحت‌تاثیر تحویل اتوبوس‌های تولیدشده در دوره‌های قبل، موجودی انبارها و زمان اجرای قراردادهای حمل‌ونقل عمومی قرار گیرد. بنابراین، افزایش تقاضا زمانی به رشد پایدار تولید منجر می‌شود که خودروسازان بتوانند سفارش‌های جدید را به برنامه‌های تولیدی مشخص تبدیل کنند.

### آسیا همچنان قطب اصلی تولید اتوبوس

اطلاعات منتشرشده از سوی انجمن خودروسازان اروپا درباره عملکرد جهانی این صنعت در سال ۲۰۲۴ نشان می‌دهد که آسیا جایگاه مسلط خود را در تولید اتوبوس حفظ کرده است. بر اساس این گزارش، تولید جهانی اتوبوس‌های بیش از ۵ تن در سال ۲۰۲۴ با رشد ۱۰.۳ درصدی نسبت به سال قبل، به حدود ۳۶۲ هزار دستگاه رسید.

از این میزان، ۲۲۳ هزار و ۷۱۷ دستگاه در آسیا تولید شد؛ رقمی که حدود ۶۱.۸ درصد از کل تولید جهانی را تشکیل می‌دهد. چین با تولید ۱۱۵ هزار و ۳۹۶ دستگاه و هند با ۸۲ هزار و ۶۶۴ دستگاه، دو تولیدکننده بزرگ این منطقه بودند. تولید چین در مقایسه با سال ۲۰۲۳ حدود ۲۳ درصد و تولید هند ۷.۲ درصد افزایش یافت.

این آمار نشان می‌دهد که مزیت تولیدکنندگان آسیایی صرفاً به عرضه محصولات ارزان‌تر محدود نیست. بر خوررداری از زنجیره تأمین گسترده، ظرفیت بالای تولید قطعات، بازار داخلی بزرگ و امکان تأمین سفارش‌های حجیم، به شرکت‌های این منطقه اجازه می‌دهد در پروژه‌های بزرگ حمل‌ونقل عمومی حضور پررنگی داشته باشند.

البته این داده‌ها مربوط به سال ۲۰۲۴ است و نباید به‌عنوان آمار تولید سال جاری معرفی شوند. برای سال



با تولید کل اتوبوس‌ها یکسان تلقی شود. با این حال، تغییر ترکیب تقاضا بر برنامه‌ریزی خطوط تولید، تأمین باتری، توسعه سامانه‌های الکتریکی و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید اثر مستقیم دارد.

برای تولیدکنندگان، برقی‌سازی به معنای تغییر در ساختار هزینه و زنجیره تأمین است. دسترسی به باتری، سامانه مدیریت انرژی، تجهیزات شارژ و نیروی انسانی متخصص، در کنار توان تولید بدنه و شاسی، به عوامل تعیین‌کننده رقابت تبدیل شده‌اند.

### چشم‌انداز تولید؛ رشد بازار بدون تضمین افزایش یکسان تولید

مجموع داده‌های موجود نشان می‌دهد صنعت اتوبوس‌سازی جهان در مسیری قرار گرفته که در آن، رشد تقاضا و توسعه فناوری با رقابت شدید بر سر سهم بازار همراه شده است. اروپا با افزایش ثبت‌نام اتوبوس‌های جدید، چین با ظرفیت تولید گسترده و آمریکا با سرمایه‌گذاری در تأسیسات تازه، هر یک در تلاش هستند جایگاه خود را در این بازار حفظ یا تقویت کنند.

با این حال، برای اعلام نرخ رشد تولید جهانی در سال ۲۰۲۶ باید منتظر انتشار آمارهای کامل‌تر و هم‌دوره از سوی مراجع بین‌المللی ماند. تازه‌ترین تحولات منتشرشده در ۲۱ و ۲۲ اکتبر، بیشتر بر سیاست صنعتی اروپا و سرمایه‌گذاری در ظرفیت تولید آمریکا متمرکز بوده‌اند و به‌تنهایی نرخ رشد روزانه یا سالانه تولید جهانی را مشخص نمی‌کنند.

در چنین شرایطی، شاخص اصلی موفقیت تولیدکنندگان تنها تعداد اتوبوس‌های فروخته‌شده نیست؛ بلکه توان تبدیل سفارش‌ها به تولید پایدار، تأمین قطعات، کنترل هزینه و پاسخگویی به نیازهای جدید ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. در سال‌های پیش رو، کشورهایی که بتوانند میان ظرفیت تولید، فناوری‌های کم‌آلاینده و رقابت‌پذیری اقتصادی تعادل برقرار کنند، از موقعیت مناسب‌تری برای بهره‌برداری از رشد بازار جهانی اتوبوس برخوردار خواهند بود.

عملیات ساختمانی آن برای سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۷ برنامه‌ریزی شده است. این پروژه همچنین قرار است طی سه سال آینده ۳۷۵ فرصت شغلی جدید ایجاد کند. این سرمایه‌گذاری که جزئیات آن در روزهای اخیر منتشر شده، نمونه‌ای از تلاش تولیدکنندگان برای افزایش ظرفیت و پاسخگویی به نیازهای متنوع بازار است. البته اعلام سرمایه‌گذاری به معنای افزایش فوری تولید نیست؛ زیرا تکمیل کارخانه، نصب تجهیزات، استخدام نیروی انسانی و رسیدن به ظرفیت عملیاتی به زمان نیاز دارد. نکته مهم دیگر آن است که توسعه این کارخانه تنها بر اتوبوس‌های برقی متمرکز نیست. پیش‌بینی تولید مدل‌های مختلف نشان می‌دهد که در بازار آمریکا، تنوع فناوری‌های محرکه همچنان اهمیت دارد و تولیدکنندگان برای پاسخ به نیاز ناوگان‌های مختلف، رویکردی چندمسیره را دنبال می‌کنند.

### برقی‌سازی؛ عامل تغییر ساختار تولید جهانی

گسترش اتوبوس‌های برقی یکی از مهم‌ترین عواملی است که ساختار رقابت در صنعت اتوبوس‌سازی را تغییر داده است. بر اساس گزارش چشم‌انداز جهانی خودروهای برقی آژانس بین‌المللی انرژی، فروش جهانی اتوبوس‌های برقی در سال ۲۰۲۵ همچنان تحت‌تاثیر جایگاه چین قرار داشت، اما سهم این کشور از فروش جهانی به‌حدود ۶۰ درصد کاهش یافت. این کاهش سهم به معنای عقب‌نشینی چین نیست، بلکه نشان می‌دهد بازارهای دیگر نیز با سرعت بیشتری در حال توسعه هستند.

اروپا در سال ۲۰۲۵ بیش از ۱۲ هزار اتوبوس برقی فروخت که نسبت به سال قبل ۲۸ درصد افزایش داشت. در آمریکای لاتین نیز فروش اتوبوس‌های برقی بیش از سه برابر شد و از سه هزار دستگاه فراتر رفت. در مقابل، فروش این محصولات در آمریکا در همان سال ۴۰ درصد کاهش یافت؛ موضوعی که تفاوت مسیر توسعه بازارها را نشان می‌دهد. این آمارها مربوط به فروش اتوبوس برقی است و نباید

## اروپا

بر اساس گزارشی که انجمن خودروسازان اروپا در ۲۱ اکتبر ۲۰۲۶ منتشر کرد ثبت‌نام اتوبوس‌های جدید در اتحادیه اروپا در نیمه نخست سال جاری میلادی ۲۲.۷ درصد افزایش یافت و به ۲۲ هزار و ۵۹۰ دستگاه رسید

توسعه زنجیره تأمین و معیارهای غیرقیمتی در مناقصه‌های عمومی، بیش از گذشته در کانون توجه قرار گرفته‌اند.

### سرمایه‌گذاری تازه در آمریکا

برای افزایش ظرفیت تولید در آمریکا نیز نشانه‌هایی از سرمایه‌گذاری تازه در صنعت اتوبوس‌سازی دیده می‌شود. طبق اطلاعیه دفتر فرماندار ایالت جورجیا در ۲۱ اکتبر ۲۰۲۶، شرکت بلو برد قصد دارد حدود ۳۰۰ میلیون دلار در یک تأسیسات تولیدی جدید در شهر فورت‌ولی سرمایه‌گذاری کند.

بر اساس این اطلاعیه، پروژه جدید در یک سایت صنعتی پیشین توسعه می‌یابد و قرار است ظرفیت تولید اتوبوس‌های مدرسه باقوای محرکه مختلف، شامل دیزلی، بنزینی، گازسوز و برقی را فراهم کند. مساحت تأسیسات جدید حدود یک میلیون فوت مربع اعلام شده و اجرای

۲۰۲۶، آمار تفکیکی تولید اتوبوس در برخی کشورها منتشر شده است، اما داده‌های در دسترس به‌تنهایی برای اعلام نرخ قطعی رشد تولید جهانی در کل سال کافی نیستند.

اروپا؛ بازار رو به رشد و رقابت با تولیدکنندگان چینی یکی از مهم‌ترین تحولات روزهای اخیر صنعت اتوبوس‌سازی، افزایش نگرانی تولیدکنندگان اروپایی از رقابت با شرکت‌های چینی است. انجمن خودروسازان اروپا در گزارش ۲۱ اکتبر خود خواستار بازنگری در سیاست‌های خرید عمومی و تقویت شرایط رقابت برای تولیدکنندگان مستقر در اتحادیه اروپا شد.

بر اساس همین گزارش، حدود ۶۰ درصد اتوبوس‌های شهری تازه‌ثبت‌نام‌شده در اروپا برقی هستند. این موضوع نشان می‌دهد که تغییر فناوری در بازار اتوبوس، سریع‌تر از بسیاری از بخش‌های دیگر صنعت خودرو در حال پیشروی است.

انجمن خودروسازان اروپا همچنین اعلام کرده است که بیش از ۳۸ کارخانه مونتاژ اتوبوس در ۱۲ کشور عضو اتحادیه اروپا فعالیت می‌کنند. این ظرفیت صنعتی، شبکه‌ای از فعالیت‌های مرتبط با تولید شاسی، قطعات، سامانه‌های برقی، مهندسی و خدمات فنی را نیز در بر می‌گیرد.

با وجود این زیرساخت، تولیدکنندگان اروپایی معتقدند افزایش تقاضا لزوماً به معنای افزایش سهم کارخانه‌های داخلی از بازار نیست. طبق آمار ارائه‌شده در گزارش این انجمن، برندهای چینی در سال ۲۰۲۵ حدود ۳۲ درصد از بازار اتوبوس‌های شهری برقی اتحادیه اروپا را در اختیار داشتند. همچنین سهم این برندها از کل بازار اتوبوس اروپا حدود ۹ درصد اعلام شده است.

این وضعیت برای تولیدکنندگان اروپایی دو پیامد دارد: از یک سو، رشد بازار فرصت افزایش تولید و سرمایه‌گذاری را فراهم می‌کند و از سوی دیگر، فشار رقابتی می‌تواند حاشیه‌سود و سهم بازار آن‌ها را تحت‌تاثیر قرار دهد. به‌همین دلیل، موضوعاتی مانند سهم ساخت داخل،



عملکردها هم‌هنگ شبکه فروش سایپادیزل در سراسر کشور نیز از عوامل موثر در دستیابی به این جایگاه بوده است. این شرکت با بر خورداری از ۸۵ نمایندگی فروش، شبکه‌ای گسترده برای ارتباط با مشتریان و ارائه خدمات در فرآیند عرضه محصولات در اختیار دارد. کسب رتبه نخست رضایتمندی مشتریان در بخش تحویل خودرو، بیانیگر عملکرد مناسب سایپادیزل در مدیریت فرآیند فروش و تعامل با مشتریان است؛ رویکردی که تداوم آن می‌تواند به تقویت اعتماد مشتریان و بهبود تجربه خرید محصولات این شرکت در سراسر کشور کمک کند.

به گزارش سایپاتیزو، بر اساس نتایج این ارزیابی، سایپادیزل با کسب بالاترین امتیاز در شاخص رضایتمندی مشتریان از فرآیند فروش در بخش تحویل خودرو، در جایگاه نخست خودروسازان تجاری کشور قرار گرفت. این ارزیابی مجموعه‌ای از مولفه‌های موثر بر تجربه مشتری در فرآیند فروش را شامل می‌شود که از جمله آن‌ها می‌توان به سرعت و سهولت فرآیند فروش، نحوه پاسخ‌گویی به مشتریان، میزان توجه به خواسته‌ها و انتظارات آنان، هزینه و زمان صرف‌شده برای خرید و کیفیت فرآیند تحویل خودرو اشاره کرد.

## کسب رتبه نخست رضایتمندی مشتریان توسط «سایپادیزل»



### تحلیل



احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

## آغاز فروش مشارکت در تولید «آریا» اتوماتیک از ۳ آبان

بخشنامه رسمی فروش شرکت بررسی شود. سایپا از متقاضیان خواسته است برای تسهیل فرآیند ثبت‌نام، پیش از آغاز زمان فروش به سامانه اینترنتی مراجعه کرده و اطلاعات شخصی خود را ثبت یا به‌روزرسانی کنند. دریافت کد کاربری و رمز عبور نیز از جمله اقداماتی است که متقاضیان باید پیش از شروع ثبت‌نام انجام دهند. ثبت درخواست خرید در این طرح تا زمان تکمیل ظرفیت امکان پذیر خواهد بود.

محصولات این گروه خودروسازی به نشانی saipa-iranecar.com، نسبت به ثبت درخواست خرید اقدام کنند. مهلت ثبت‌نام تا زمان تکمیل ظرفیت تعیین شده است خودرو در نظر گرفته‌شده برای این طرح، سایپا آریا با موتور ۲۰۰۰ سی‌سی و گیربکس اتوماتیک است. این طرح در قالب فروش مشارکت در تولید اجرا می‌شود و جزئیات مربوط به مبلغ پیش‌پرداخت، موعد تحویل و سایر شرایط مالی باید از طریق

گروه خودروسازی سایپا از آغاز طرح فروش مشارکت در تولید خودرو آریا با گیربکس اتوماتیک ویژه متقاضیان طرح عادی خبر داد. این طرح از محل مازاد ظرفیت طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت اجرا می‌شود و ثبت‌نام در آن از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۳ آبان‌ماه ۱۴۰۵ آغاز خواهد شد. بر اساس اعلام سایپا، متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی

## 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 ۸۵۰               | ۰                         | ۰             |
| ام‌وی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)    | ۳ میلیارد و ۲۱              | ۳ میلیارد و ۵۵۰               | ۰                         | ۰             |
| ام‌وی‌ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵) | ۳ میلیارد و ۸۸۸             | ۴ میلیارد و ۳۰۰               | ۰                         | ۰             |
| ام‌وی‌ام XV۷ الیت (۱۴۰۵)             | ۴ میلیارد و ۳۴۶             | ۵ میلیارد و ۴۰۰               | ۰                         | ۰             |
| چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)      | یک‌میلیارد و ۷۰۷            | ۴ میلیارد و ۱۰۰               | ۰                         | ۰             |
| فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۵)         | ۵ میلیارد و ۱۷۰             | ۶ میلیارد و ۲۰۰               | ۰                         | ۰             |
| فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)              | ۴ میلیارد و ۳۰۲             | ۵ میلیارد و ۳۵۰               | ۰                         | ۰             |
| فونیکس آریزو اکسلنت (۱۴۰۵)           | ۶ میلیارد و ۲۴۵             | ۷ میلیارد و ۳۰۰               | ۰                         | ۰             |
| فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)  | ۷ میلیارد و ۱۴۸             | ۹ میلیارد و ۱۵۰               | ۰                         | ۰             |
| اکستریم LX (۱۴۰۵)                    | ۶ میلیارد و ۲۴۲             | ۶ میلیارد و ۹۰۰               | ۰                         | ۰             |
| اکستریم TXL (۱۴۰۵)                   | ۷ میلیارد و ۶۴۲             | ۹ میلیارد و ۳۵۰               | ۰                         | ۰             |
| اکستریم VX (۱۴۰۵)                    | ۹ میلیارد و ۴۶۸             | ۱۲ میلیارد و ۲۰۰              | ۰                         | ۰             |
| جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)                | ۰                           | ۲ میلیارد و ۶۵۰               | ۰                         | ۰             |
| کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)                  | ۳ میلیارد و ۱۴۱             | ۳ میلیارد و ۹۵۰               | ۰                         | ۰             |
| بک X۳ (۱۴۰۵)                         | ۳ میلیارد و ۱۰              | ۳ میلیارد و ۵۰۰               | ۰                         | ۰             |
| کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)                   | ۰                           | ۴ میلیارد و ۴۰۰               | ۰                         | ۰             |
| کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)                   | ۴ میلیارد و ۵۷۲             | ۵ میلیارد و ۴۰۰               | ۰                         | ۰             |
| کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)                   | ۵ میلیارد و ۴۰۰             | ۵ میلیارد و ۴۰۰               | ۰                         | ۰             |
| کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)                   | ۰                           | ۷ میلیارد و ۵۰۰               | ۰                         | 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 ۵۸۰              | ۵                         | ▲             |
| ساینا S (۱۴۰۵)                              | ۹۹۳                         | یک‌میلیارد و ۷۲۰              | ۱۵                        | ▲             |
| ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)                     | یک‌میلیارد و ۷۲             | یک‌میلیارد و ۹۲۰              | ۴۰                        | ▲             |
| ساینا اتومات (۱۴۰۵)                         | توقف تولید                  | ۰                             | ۰                         | ۰             |
| سهند تیپ S (۱۴۰۵)                           | به‌زودی                     | یک‌میلیارد و ۸۱۰              | ۵                         | ▲             |
| سهند اتومات (۱۴۰۵)                          | به‌زودی                     | ۲ میلیارد و ۴۵۵               | ۱۰                        | ▲             |
| اطلس S (۱۴۰۴)                               | یک‌میلیارد و ۲۱             | یک‌میلیارد و ۸۰۰              | ۲۵                        | ▲             |
| اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)                | یک‌میلیارد و ۱۰۳            | یک‌میلیارد و ۹۶۰              | ۱۵                        | ▲             |
| اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)                    | یک‌میلیارد و ۱۳۷            | ۲ میلیارد و ۳۰۰               | ۱۰                        | ▲             |
| پارس نوآ (۱۴۰۵)                             | یک‌میلیارد و ۴۶۰            | ۲ میلیارد و ۹۱۵               | ۵                         | ▲             |
| کوییک GX (۱۴۰۵)                             | یک‌میلیارد و ۳۱             | یک‌میلیارد و ۶۹۵              | ۲۰                        | ▲             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)               | به‌زودی                     | یک‌میلیارد و ۷۱۰              | ۱۵                        | ▲             |
| کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)                  | به‌زودی                     | یک‌میلیارد و ۷۵۵              | ۱۵                        | ▲             |
| کوییک S (۱۴۰۵)                              | یک‌میلیارد                  | یک‌میلیارد و ۶۸۰              | ۲۵                        | ▲             |
| کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)                  | یک‌میلیارد و ۱۲             | یک‌میلیارد و ۶۹۰              | ۱۰                        | ▲             |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)                  | یک‌میلیارد و ۴۱۸            | ۲ میلیارد و ۷۳۰               | ۶۰                        | ▲             |
| شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)                     | یک‌میلیارد و ۴۵۲            | ۲ میلیارد و ۹۱۵               | ۱۵                        | ▲             |
| شاهین اتومات (۱۴۰۵)                         | یک‌میلیارد و ۵۲۲            | ۳ میلیارد و ۲۴۰               | ۱۳۰                       | ▲             |
| شاهین اتومات پلاس (بدون ملینیتور) (۱۴۰۵)    | یک‌میلیارد و ۸۰۵            | ۳ میلیارد و ۸۵۰               | ۲۱۰                       | ▲             |
| شاهین اتومات پلاس (بامالینیتور) (۱۴۰۵)      | یک‌میلیارد و ۸۳۴            | ۳ میلیارد و ۹۰۰               | ۲۲۰                       | ▲             |
| پادرا پلاس (۱۴۰۵)                           | ۲ میلیارد و ۲۰۰             | ۲ میلیارد و ۲۸۰               | ۱۰                        | ▲             |
| پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)       | ۲ میلیارد و ۳۰۰             | ۲ میلیارد و ۴۹۵               | ۱۰                        | ▲             |
| نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)                      | یک‌میلیارد و ۸۰۰            | ۲ میلیارد و ۳۵۵               | ۲۰                        | ▲             |
| نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)                      | یک‌میلیارد و ۹۰۰            | ۲ میلیارد و ۵۲۰               | ۱۰                        | ▲             |
| سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)          | یک‌میلیارد و ۵۳۰            | ۲ میلیارد و ۴۳۰               | ۶۵                        | ▲             |
| سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)      | یک‌میلیارد و ۸۷۰            | ۲ میلیارد و ۹۶۰               | ۱۰۵                       | ▲             |
| سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵) | یک‌میلیارد و ۸۰۰            | ۲ میلیارد و ۹۷۵               | ۶۵                        | ▲             |
| سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵) | یک‌میلیارد و ۸۱۶            | ۲ میلیارد و ۹۱۰               | ۱۳۰                       | ▲             |
| سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵) | یک‌میلیارد و ۸۱۶            | ۳ میلیارد و ۳۱۰               | ۱۹۰                       | ▲             |
| پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)                    | یک‌میلیارد و ۵۰۲            | ۲ میلیارد و ۴۹۰               | ۱۱۰                       | ▲             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)           | یک‌میلیارد و ۷۴۹            | ۲ میلیارد و ۷۶۰               | ۹۰                        | ▲             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)         | یک‌میلیارد و ۸۰۴            | ۲ میلیارد و ۸۷۰               | ۹۰                        | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)         | یک‌میلیارد و ۸۷۸            | ۳ میلیارد و ۱۱۰               | ۱۲۵                       | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)            | یک‌میلیارد و ۹۲۳            | ۳ میلیارد و ۱۶۵               | ۱۳۰                       | ▲             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)                       | ۲ میلیارد و ۱۳۴             | ۴ میلیارد و ۲۰۰               | ۲۳۰                       | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)              | ۲ میلیارد و ۱۸۳             | ۴ میلیارد و ۱۷۰               | ۱۳۵                       | ▲             |
| دنایلس توربو دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)        | یک‌میلیارد و ۹۹۰            | ۳ میلیارد و ۵۰                | ۱۲۰                       | ▲             |
| دنایلس توربو دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)           | ۲ میلیارد و ۴۰              | ۳ میلیارد و ۱۱۰               | ۱۳۰                       | ▲             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)                    | ۲ میلیارد و ۵۳۰             | ۴ میلیارد و ۷۰                | ۱۷۰                       | ▲             |
| تارا دنده ۷V۱ (۱۴۰۵)                        | یک‌میلیارد و ۸۸۸            | ۳ میلیارد و ۳۵                | ۷۵                        | ▲             |
| تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۵)                       | ۲ میلیارد و ۴۷۰             | ۴ میلیارد و ۱۰                | ۱۴۰                       | ▲             |
| تارا اتومات ۷۴ توربو (۱۴۰۵)                 | ۲ میلیارد و ۷۴۰             | ۴ میلیارد و ۱۹۵               | ۰                         | ۰             |
| راناپلاس (تومز عقب کلسای) (۱۴۰۵)            | یک‌میلیارد و ۵۳۵            | ۲ میلیارد و ۲۳۷               | ۸۰                        | ▲             |
| راناپلاس (تومز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)            | یک‌میلیارد و ۵۸۰            | ۲ میلیارد و ۴۱۰               | ۷۵                        | ▲             |
| ری‌آر۱، ۱، ۷، ۱ لیتر (سرنده جدید) (۱۴۰۵)    | ۳ میلیارد و ۲۳۰             | ۵ میلیارد و ۳۰                | ۱۳۰                       | ▲             |
| وانتا آریسان (بامالینیتور) (۱۴۰۵)           | یک‌میلیارد و ۶۲۸            | ۲ میلیارد و ۹۰                | ۲۰                        | ▲             |

مورد نظر اعزام و در بازرسی از انبار این واحد تولیدی ۱۰۷ هزار و ۴۹۴ لیتر روغن صنعتی شامل روغن موتور و روغن دنده احتکار شده به ارزش تقریبی ۲۷ میلیارد تومان کشف کردند. «فرمانده انتظامی استان قزوین تصریح کرد: «این میزان روغن کشف شده در سامانه جامع تجارت دارای مغایرت بود و در این راستا یک نفر با تشکیل پرونده به تعزیرات حکومتی معرفی شد. «سردار طرہانی با تأکید بر این که هدف محترمانه و مفسدان اقتصادی از احتکار کالاها، ارزاق و دیگر نیازمندی‌های مردم، چیزی جز ضربه زدن به اقتصاد کشور، منفعت‌طلبی و سوءاستفاده از نیاز مصرف‌کنندگان نیست، از شهروندان خواست اخبار و اطلاعات خود را در باره فعالیت‌های سودجویانه و غیرقانونی این افراد از طریق سامانه ۱۱۰ به پلیس گزارش کنند.

«فرمانده انتظامی استان قزوین از کشف بیش از ۳۰ میلیارد تومان روغن صنعتی قاچاق احتکار شده در عملیات پلیس امنیت اقتصادی این استان خبر داد و گفت: «در بازرسی از انبار یک واحد تولیدی ۱۰۷ هزار و ۴۹۴ لیتر روغن صنعتی شامل روغن موتور و روغن دنده احتکار شده کشف و ضبط شد. «به گزارش «یمنا» سردار محمد قاسم طرہانی اظهار کرد: «در راستای کنترل و نظارت میدانی بر بازار و باهدف ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا، به‌ویژه در شرایط خاص اقتصادی کشور، مأموران پلیس امنیت اقتصادی استان بار صدهای اطلاعاتی و فنی، نسبت به بررسی یکی از شرکت‌های تولید و عرضه روغن‌های صنعتی مستقر در استان اقدام کردند. «وی افزود: «مأموران پس از هماهنگی با مقام قضائی به همراه قاضی تعزیرات حکومتی به آدرس



## کشف بیش از ۳۰ میلیارد تومان روغن صنعتی قاچاق در قزوین



جهش قیمت سوخت، زنگ خطر جدی برای اقتصاد آمریکا به شمار می‌رود؛

# قیمت بنزین و گازوئیل در آمریکا رکورد زد!

تمام سنتتیک و محصولات دارای استانداردهای جدید اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. این محصولات می‌توانند اصطلاحاً رکورد کاهش داده و در بهبود بازده مصرف سوخت نقش داشته باشند.

از دیدگاه تولیدکنندگان روانکار، تداوم قیمت‌های بالای سوخت می‌تواند فرصتی برای گسترش بازار محصولات با کارایی بالاتر ایجاد کند. شرکت‌ها تلاش می‌کنند نشان دهند سرمایه‌گذاری روی روانکارهای پیشرفته می‌تواند بخشی از هزینه سوخت را جبران کند. به همین دلیل انتظار می‌رود در صورت ادامه این روند، تقاضا برای روغن‌های با کیفیت و فناوری‌های مدیریت ناوگان افزایش یابد.

در برابر این شرایط، دولت آمریکا نیز تلاش‌هایی را برای آرام کردن بازار انجام داده است. از جمله این اقدامات می‌توان به آزادسازی بخشی از ذخایر گازوئیل و استفاده گسترده‌تر از برخی انواع سوخت صنعتی اشاره کرد. با این حال، بسیاری از تحلیلگران انرژی معتقدند اثر این اقدامات محدود و کوتاهمدت خواهد بود و نمی‌تواند به تنهایی مشکل بازار را حل کند.

فشار قیمت‌ها تنها به آمریکا محدود نیست. بازارهای اروپایی نیز هم‌زمان با افزایش هزینه انرژی روبه‌رو شده‌اند و همین موضوع نشان می‌دهد ریشه بحران فراتر از عوامل داخلی یک کشور است. از نظر بسیاری از کارشناسان، بازار جهانی همچنان با عدم قطعیت‌های ژئوپلیتیکی و محدودیت‌های عرضه مواجه است و به همین دلیل احتمال بازگشت سریع قیمت‌ها به سطوح سال‌های گذشته چندان بالان نیست.

در مجموع، رکورد جدید قیمت بنزین در آمریکا را نمی‌توان صرفاً یک عدد دانست. این رکورد نشانه‌ای از ورود بازار انرژی به دورهای جدید است؛ دورهای که در آن سوخت گران قیمت به بخشی از واقعیت روزمره اقتصاد تبدیل شده و اثرات آن از جایگاه‌های سوخت تا صنایع حمل‌ونقل، تولیدکنندگان روانکار و حتی سفره مصرف‌کنندگان قابل مشاهده است. مهم‌تر از همه این که این بار مساله اصلی نه یک جهش ناگهانی، بلکه دوام طولانی مدت قیمت‌ها در سطوح بالاست؛ موضوعی که می‌تواند آثار اقتصادی و صنعتی آن را برای ماه‌ها و حتی سال‌های آینده حفظ کند.



در نهایت می‌تواند به رشد هزینه حمل‌ونقل، افزایش قیمت مواد غذایی و بالا رفتن قیمت کالاهای مصرفی منجر شود.

هم‌زمان، تأثیر این شرایط بر صنعت روانکار نیز می‌تواند مشهود باشد. بر این اساس در دوره‌های افزایش هزینه انرژی، ناوگان‌های حمل‌ونقل و صنایع بزرگ بیش از گذشته به دنبال کاهش مصرف سوخت و بهبود بهروری عملیاتی هستند. در چنین شرایطی، استفاده از روغن‌موتورهای کم‌ویسکوزیته، روانکارهای

گذشته بیش از ۷۰ درصد افزایش یافته و به حدود ۶۳ دلار در هر گالون رسیده است. در برخی مناطق مانند کالیفرنیا، قیمت‌ها حتی از مرز ۸ دلار در هر گالون نیز عبور کرده‌اند.

پيامد چنین افزایشی فراتر از جایگاه‌های سوخت است. کامیون‌های حمل‌ونقل، ناوگان توزیع کالاهای اساسی، آلت کشاورزی، تجهیزات معدنی و بخش بزرگی از صنایع آمریکا به گازوئیل وابسته هستند. به همین دلیل، هر افزایش قیمت در این بخش

بازار سوخت آمریکا در سال ۲۰۲۶ به رکوردی تازه و در عین حال نگران‌کننده دست یافته است. بر اساس آخرین آمار منتشر شده، قیمت متوسط بنزین معمولی برای ۱۵۸ روز متوالی بالاتر از ۴ دلار به ازای هر گالون باقی مانده و رکورد قبلی ثبت شده در سال ۲۰۲۲ را پشت سر گذاشته است. این اتفاق در ظاهر تنها یک رکورد آماری محسوب می‌شود، اما در عمل نشان‌دهنده تداوم فشارهایی است که از ماه‌ها قبل بر بازار فراورده‌های نفتی، صنایع حمل‌ونقل و بودجه خانوارهای آمریکایی وارد شده است. داده‌های منتشر شده از سوی AAA نشان می‌دهد متوسط قیمت بنزین در ایالات متحده اکنون به حدود ۴۳۳ دلار در هر گالون رسیده است. این در حالی است که در ماه فوریه متوسط قیمت کمتر از ۳ دلار بود. به این ترتیب، طی تنها چند ماه هزینه سوخت برای رانندگان آمریکایی رشد قابل توجهی را تجربه کرده است. هرچند رکورد تاریخی قیمت بنزین همچنان متعلق به ژوئن ۲۰۲۲ و سطح ۵۰۱ دلار در هر گالون است، اما کارشناسان معتقدند آن‌چه امروز بازار را نگران می‌کند نه اوج قیمتی، بلکه تداوم قیمت‌های بالا در یک بازه طولانی است. در گذشته افزایش قیمت‌ها اغلب کوتاهمدت بودند، اما اکنون مصرف‌کنندگان مجبور شده‌اند ماه‌ها با سوخت گران کنار بیایند.

این موضوع آثار مستقیمی بر بودجه خانوارها دارد. برآوردهای منتشر شده نشان می‌دهد افزایش قیمت سوخت می‌تواند سالانه صدها دلار هزینه اضافی به هر خانوار آمریکایی تحمیل کند. برای میلیون‌ها نفر که روزانه برای رفت‌وآمد، کار یا حمل‌ونقل به خودرو وابسته هستند، این افزایش هزینه به معنای کاهش قدرت خرید در سایر بخش‌های زندگی است.

اما تأثیر واقعی بحران تنها در بازار بنزین دیده نمی‌شود. بسیاری از فعالان صنعت انرژی معتقدند وضعیت گازوئیل اهمیت بسیار بیشتری دارد. در حالی که بنزین مستقیماً بر مصرف‌کنندگان عادی اثر می‌گذارد، گازوئیل ستون فقرات اقتصاد حمل‌ونقل آمریکا محسوب می‌شود. افزایش شدید قیمت این سوخت می‌تواند تقریباً تمام زنجیره تأمین کالا را تحت تأثیر قرار دهد.

بر اساس آمارهای موجود، قیمت متوسط گازوئیل در مقایسه با پاییز سال

## فروش

# LAMARI NEO

## با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



LAMARI

نمایندگی کد ۵۵۲۱ آربین هوتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰



ارزش بسته‌های جبرانی آن از ۶۵۰ هزار یورو، معادل تقریبی ۷۵۰ هزار دلار فراتر می‌رود. کارکنانی که خروج زود هنگام را انتخاب کنند، ممکن است علاوه بر مبلغ اصلی، از پاداشی موسوم به «توربو» نیز بهره‌مند شوند. این پیشنهاد با استقبال قابل توجه کارکنان روبه‌رو شده و گزارش‌ها حاکی از آن است که سامانه داخلی ثبت درخواست‌ها به دلیل حجم بالای مراجعه با اختلال مواجه شده است. بر نامه در درجه نخست بخش‌های اداری، مدیریتی و توسعه‌ای راه‌د ف را می‌دهد و به معنای اخراج اجباری تمام کارکنان نیست. هدف بامو از این اقدام، کاهش هزینه‌های عملیاتی و دستیابی به حدود یک میلیارد یورو صرفه‌جویی سالانه از سال ۲۰۲۸ است.

شرکت آلمانی بامو در اقدامی کم‌سابقه، به برخی کارکنان خود پیشنهاد پرداخت غرامت خروج داوطلبانه تابیش از ۷۵۰ هزار دلار ارائه کرده است. این برنامه بخشی از راهبرد کاهش هزینه‌ها و بازسازی ساختار سازمانی این خودروساز است که با هدف حذف حدود ۸ هزار موقعیت شغلی تا پایان سال ۲۰۲۷ اجرا می‌شود. با این حال، این مبلغ به تمام کارکنان تعلق نمی‌گیرد و میزان دریافتی هر فرد به عواملی مانند سن، حقوق و سابقه اشتغال بستگی دارد. بر اساس گزارش رسانه‌های خودرویی، از جمله «موتوروان» و «بلاگ بامو»، این خودروساز باواریایی برای کارکنان واجد شرایط، طرح خروج داوطلبانه‌ای در نظر گرفته که در برخی موارد

## اقدام خاص «بامو» برای کاهش هزینه کارخانه



### تلگرام Telegram

#### وضعیت ایمنی خودروهای سنگین اروپایی

صنعت خودروهای تجاری اروپا، به‌ویژه در بخش اتوبوس‌های بین‌شهری و کشنده‌های مسافت پیمای سنگین، از پیشگامان توسعه فناوری‌های ایمنی است. سامانه ترمز اضطراری خودکار، پایش نقاط کور، کنترل حرکت بین خطوط و دوربین‌های جایگزین آینه‌های جانبی، بخشی از فناوری‌هایی هستند که برای کاهش تصادفات توسعه یافته‌اند. اما آیا برندهای اروپایی صرفاً به دلیل سابقه مهندسی و تجهیزات پیشرفته، ایمن‌ترین خودروهای تجاری جهان را تولید می‌کنند؟ در ادامه، نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم.

کامیون‌های سنگین با وجود سهم اندک از ناوگان جاده‌ای اروپا، در تصادفات مرگبار سهم قابل توجهی دارند. برنامه ارزیابی ایمنی کشنده‌ها در یورو انکپ نیز با بررسی سامانه‌های جلوگیری از تصادف، دید مستقیم راننده و کمک‌راننده‌های الکترونیکی، تفاوت عملکرد محصولات را آشکار می‌کند. بنابراین، نام تجاری معتبر به‌تنهایی تضمین‌کننده بالاترین سطح ایمنی نیست و تجهیزات نصب‌شده روی هر مدل اهمیت تعیین‌کننده دارند. ناگفته نماند که خودروهای تجاری چینی فاصله بسیار زیادی از نظر کیفیت با مدل‌های اروپایی دارند.

عباسی

ایمنی اتوبوس‌های بین‌شهری را نمی‌توان فقط با تجهیزات الکترونیکی سنجید. در عین حال در اتوبوس‌های مدرن مرسدس‌بنز و س‌ترا تجهیزاتی مانند ترمز اضطراری فعال، پایش نقاط کور و سامانه هشدار راننده به کاهش خطر کمک می‌کنند. از سوی دیگر برتری اروپایی‌ها در اتوبوس‌های بین‌شهری و کشنده‌ها حاصل ترکیب مهندسی، فناوری و استانداردهای ایمنی است؛ اما تعیین ایمن‌ترین محصول، به ارزیابی مستقل هر مدل و عملکرد واقعی تجهیزات آن نیاز دارد. همچنین نیاز است که در نسل جدید به سیستم کمکی رانندگی نیز توجه ویژه‌ای شود؛ چراکه این سیستم تا حد زیادی مانع از بروز برخورد و تصادف می‌شود.

ایملتو

### صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

#### آپشنی که تقلبی بود!



خودرو خسار جی اتوماتیک دارم و چندی پیش در پی تبلیغات فراوان و چشمگیر یک مرکز تیونینگ در فضای مجازی، ضمن مراجعه به این مرکز، آینه‌وسط خودرویم را با یک نمونه الکتروکرومیک تعویض کردم. با این حال بلافاصله پس از تعویض آینه خودرویم، متوجه شدم نمونه جدید نیز مانند یک آینه معمولی است! این درحالی است که تکنسین این مجموعه حاضر نشد در این باره توضیحی دهد و از استرداد مبلغ پرداخت‌شده نیز خودداری کرد.

احمدیان-تهران

### نظر سنجی Poll

#### پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۹۵

گزینه ۱ ۱۵ درصد

گزینه ۲ ۵۵ درصد

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تا چه میزان با نصب گاردهای ایمنیتی و حفاظ‌ها و همچنین تغییرات اساسی در فرهنگ‌سازی رانندگی می‌توان شاهد کاهش حوادث جاده‌ای و تلفات رانندگی بود؟ در پاسخ به این پرسش ۱۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۸۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظر سنجی شماره ۲۵۹۶  
کدام مورد زیر منجر به تشویق رانندگان برای مراجعه به مراکز معاینه‌فنی می‌شود؟

۱- برخورد محرمانه و مشتری‌مداری پرسنل مراکز معاینه‌فنی  
۲- تسهیل در ارائه گواهی معاینه‌فنی  
۳- افزایش ساعات کاری مراکز معاینه‌فنی

## چگونه «جنسیس» به رقیب آلمانی‌ها بدل شد؟

# «جی ۸۰»؛ آغاز لوکس‌گرایی کره‌ای



جنسیس به عنوان برند لوکس هیوندای سال ۲۰۱۵ میلادی برای نخستین بار محصولات خود را با برند مستقل از هیوندای به بازار عرضه کرد. یکی از محصولات این برند کره‌ای، G۸۰ است که در کلاس سدان‌های سایز بزرگ لوکس قرار می‌گیرد. نسل اول این خودرو که در سال ۲۰۱۶ میلادی به تولید رسید، این روزها در بازار دست‌دوم جهانی از جایگاه خاصی برخوردار است.

۳۹۷ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این پیش‌رانه برای استفاده روزمره و سفرهای جاده‌ای عملکرد مناسبی دارد با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک هماهنگ شده است. نسخه قدرتمندتر به موتور ۵ لیتری ۷۸۰ مچ‌جاست که حدود ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۱۹ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این نسخه شتاب‌گیری قوی‌تری دارد و برای رانندگانی مناسب است که عملکرد موتور را در اولویت قرار می‌دهند. هر دو نسخه از گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک استفاده می‌کنند و نیروی موتور در مدل‌های دیفرانسیل عقب به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. سامانه چهارچرخ‌محرك نیز برای برخی نسخه‌های ۷۶ قابل سفارش بود. سیستم تعلیق مستقل در هر چهار چرخ، به همراه ساختار دوپل چانگی و چندان‌تصال در جلو و عقب، تعادل مناسبی میان کیفیت سسواری و پایداری ایجاد می‌کند. وزن خودرو با توجه به پیش‌رانه و تجهیزات متفاوت است و مصرف سوخت نیز به نوع موتور، شرایط رانندگی و سامانه انتقال قدرت بستگی دارد. در مجموع، نسخه ۷۶ انتخاب منطقی‌تری برای استفاده روزمره است؛ در حالی که موتور ۷۸ تجربه رانندگی قدرتمندتری ارائه می‌دهد.

ارزش خرید در بازار امروز

قیمت جنسیس ۲۰۱۵ در بازار خودروهای دست‌دوم به میزان کارکرد، وضعیت فنی و بدنه، سابقه تصادف، سطح تجهیزات و محل فروش وابسته است. برای خرید نسخه ۷۶ در بازار آمریکا باید مبلغی در حدود ۱۰ هزار و ۶۵۰ دلار و برای نسخه ۷۸ حدود ۱۱ هزار و ۶۰۰ دلار بپردازید.



نمركز بر آسایش و کیفیت

کابین جنسیس ۲۰۱۵ یکی از مهم‌ترین نقاط قوت آن است. طراحی داشبورد با خطوط افقی، استفاده از مواد نرم در بخش‌های مختلف و تزئینات چوبی و فلزی در برخی نسخه‌ها، محیطی نزدیک به استانداردهای خودروهای لوکس ایجاد می‌کند. صندلی‌های راحت، فضای مناسب برای پاهای عایق‌بندی صوتی مطلوب، این سدان را برای سفرهای طولانی مناسب می‌سازند. در بخش فناوری، نمایشگر مرکزی، سامانه ناوبری در نسخه‌های مجهز، اتصال تلفن همراه و کنترل‌های چندمنظوره، امکانات مورد نیاز راننده را فراهم می‌کنند. بسته به سطح تجهیزات، امکاناتی مانند گرم‌کن و سردکن صندلی‌ها، تهویه مطبوع چندناحیه‌ای، دوربین دید عقب و سامانه‌های کمک‌راننده نیز در دسترس هستند. یکی از ویژگی‌های مهم کابین، ارگونومی مناسب و دسترسی نسبتاً آسان به کنترل‌هاست. فضای داخلی این خودرو برای پنج سرنشین طراحی شده و صندوق با آن حدود ۴۳۳ لیتر ظرفیت دارد. با این حال، امکانات دقیق خودرو به تیپ، بازار عرضه و تجهیزات سفارشی بستگی دارد.

مشخصات فنی: دو پیش‌رانه متفاوت

جنسیس مدل ۲۰۱۵ در بازار آمریکا با دو پیش‌رانه بنزینی عرضه شد. نسخه پایه از موتور ۳٫۸ لیتری ۷۶ تنفس طبیعی بهره می‌برد که حدود ۳۱۱ اسب‌بخار قدرت و

### پیامک SMS

راهنمای بازار خودرو

قصه خرید خودرو کیا کادنزا مدل ۲۰۱۳ با کارکرد ۱۶۰ هزار کیلومتر را داریم. آیا این خودرو برای خرید مناسب است و آیا قطعات آن تامین می‌شود؟ پیشنهاد شما در این رابطه چیست؟

۲۲۱۴\*\*\*۰۹۱۲

«کادنزا خودرو سدان فول‌سایز کیا است که از سال ۲۰۰۹ تا اواخر سال گذشته میلادی روی خط تولید کیاموتورز قرار داشت. کادنزا را می‌توان لوکس‌ترین سدان کیاموتورز دانست و بر این اساس، این خودرو از سطح بالایی فناوری رفاهی و ایمنی نیز برخوردار است. این مدل با ورود طراح ارشد فولکس‌واگن به کیاموتورز یعنی پیتر شرایر با استایل جذاب و اسپرتی به تولید رسید که با استقبال بسیار خوبی نیز در بازار کشورمان مواجه شد. کادنزا از نظر طراحی باتوجه به خطوط تیز و استفاده از سطوح تخت در کنار تناسب تایر نسبتاً عالی، کاراکتر اسپرتی دارد. در عین حال چراغ‌های مشابه قطره آب در جلو با جلوینچره افقی به‌سبک کیاموتورز و خطوط تیز روی کاپوت، چهره اسپرت و جوان‌پسندی دارد. در نمای عقب شاهد یک طراحی مشابه محصولات آلمانی هستیم که با چراغ‌های کشیده و حجم‌پردازی صریح، نمای زیبایی به این سدان فول‌سایز بخشیده است. کابین کادنزا نیز با چرم مصنوعی و دو رنگ در تریسم و دکوراتیو چوب همراه است که فضای کاملاً لاکچری به این سدان می‌دهد تا با طراحی یک سقف پانورامیک فضای داخلی را نیز دلنشین کند. هر چند که طراحی غربلک‌فرمان و دسته‌دنده در این خودرو مشابه محصولات هیوندای بوده، اما باتوجه به طراحی صندلی‌ها، راحتی بیشتری را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. از مهم‌ترین آپشن‌های کیا کادنزا نسل اول مدل ۲۰۱۲ می‌توان به ۱۸ ایربیگ، سیستم کنترل کشش، سامانه توزیع الکترونیکی پایداری، سیستم ترمز ضدقفل، سیستم ترمز چهارچرخ‌دیسکی، سیستم استارت دکمه‌ای با ورود بدون کلید (کی‌لس)، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و مجزا برای سرنشینان عقب، سقف پانورامیک دو تکه، آینه‌الکتروکرومیک، کروز کنترل، سردکن و گرم‌کن صندلی‌ها، پدال شifter برای تعویض دنده در پشت غربلک‌فرمان، دوربین دنده عقب و روکش چرمی صندلی‌ها و غربلک‌فرمان اشاره کرد. اما کادنزا در زیر کاپوت خود یک موتور قدرتمند را جا داده است. هر چند که این سدان فول‌سایز لاکچری کیاموتورز دارای چند مدل پیش‌رانه ۴ سیلندر و ۶ سیلندر است؛ اما تمامی نسخه‌های واردشده به کشورمان دارای یک پیش‌رانه ۶ سیلندر وی‌شکل با حجم ۲٫۵ لیتری اتمسفریک است. این موتور موسوم به لامبدا ۲ است که با سیستم پاشش سوخت MPI می‌تواند حداکثر ۲۸۶ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۳۸ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این پیش‌رانه با شرایط سوختی و جوی کشورمان نسبتاً سازگار بوده و استهلاک نسبتاً کمی دارد. البته ناگفته نماند این پیش‌رانه بسیار به کیفیت روغن موتور و تاخیر در تعویض آن حساس است. به همین علت، کمپانی کیاموتورز به مالکان خودروهای کادنزا توصیه می‌کند که حداقل ۲ هزار کیلومتر زودتر از آن چه سازنده روغن موتور اعلام کرده، اقدام به تعویض روغن موتور کنند. کیا کادنزا باتوجه به کیفیت، ایمنی و طراحی جذابش در اولویت خرید قرار می‌گیرد. تامین قطعات برای این خودرو نسبتاً آسان بوده و در بازار فراهم می‌شود. بر این اساس کادنزا یک خودرو نسبتاً کم‌استهلاک ۶ سیلندر در بازار ایران معرفی می‌شود. هر چند که در این مقایسه، تیوتا کمری مدل ۲۰۱۲ نسخه GLX به‌عنوان بهترین گزینه شناخته می‌شود؛ زیرا این خودرو از لحاظ کیفیت و ایمنی، در مقایسه با کیا کادنزا در سطح بالاتری قرار دارد



## جریمه ۳ میلیارد ریالی واحد صنفی متخلف عرضه کننده لاستیک دولتی



«مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان گفت: «یک واحد صنفی عرضه کننده لاستیک دولتی در همدان به دلیل نگهداری و فروش ۱۲ حلقه لاستیک خودرو بر خلاف ضوابط تعیین شده دولت و بدون ارائه مدارک قانونی، علاوه بر الزام به تحویل کالا، به پرداخت ۳ میلیارد و ۴۴۰ میلیون ریال جزای نقدی (معادل دو برابر ارزش کالای قاچاق) محکوم شد.» به گزارش «الوند» به نقل از روابط عمومی اداره کل تعزیرات حکومتی همدان، سیدمهدی محمدی گفت: «شعبه چهارم بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز شهرستان همدان پرونده نگهداری و فروش ۱۲ حلقه انواع لاستیک خودرو بر خلاف ضوابط تعیینی

دولت، مشمول قانون قاچاق کالا را به ارزش یک میلیارد و ۵۲۲ میلیون ریال رسیدگی کرد.» مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان افزود: «شعبه پس از رسیدگی و با توجه به ارائه نشدن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را علاوه بر ملزم کردن به تحویل کالا به پرداخت ۳ میلیارد و ۴۴۰ میلیون ریال جزای نقدی معادل ۲ برابر ارزش کالای قاچاق محکوم کرد.» محمدی گفت: «با دریافت شکایت شاکی، بازرسان سازمان صمت پرونده این تخلف را تشکیل و برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

چرا تایرها رازهای پنهان خودروهای کارکرده را فاش می کنند؟

# آج لاستیک می تواند دروغ کیلومتر شمار را لو بدهد



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«بازار خودروهای کارکرده در بسیاری از کشورها با یک چالش قدیمی مواجه است؛ چگونه می توان از صحت کیلومتر اعلام شده توسط فروشنده اطمینان پیدا کرد؟ اگر چه امروزه سامانه های ثبت سوابق، گزارش های تاریخچه خودرو و ابزارهای دیجیتال متعددی برای بررسی گذشته خودروها وجود دارد، اما کارشناسان معتقدند یکی از ساده ترین و درعین حال موثرترین ابزارهای ارزیابی، همچنان بررسی وضعیت تایرهاست. گزارش «WhatTyre» نشان می دهد میزان سایش تایرها به تنهایی نمی تواند تقلب در کیلومتر شمار را ثابت کند، اما قادر است نشانه هایی را آشکار کند که خریدار را به بررسی بیشتر وادار سازد.

در نگاه نخست، تایر تنها یکی از قطعات مصرفی خودرو به نظر می رسد، اما واقعیت این است که وضعیت آن می تواند اطلاعات ارزشمندی درباره نحوه استفاده از خودرو، شرایط نگهداری و حتی صحت ادعاهای فروشنده ارائه دهد. به گفته کارشناسان، زمانی که یک خودرو با کارکرد پایین عرضه می شود اما تایرهای آن به شکل غیرعادی فرسوده هستند، این موضوع باید به عنوان یک علامت هشدار تلقی شود.

البته رابطه میان کارکرد خودرو و سایش تایر همیشه مستقیم نیست. عوامل متعددی مانند شیوه رانندگی، فشار باد، تنظیم نبودن زوایای چرخ ها، کیفیت جاده ها و حتی شرایط آب و هوایی می توانند سرعت فرسایش تایر را تغییر دهند. به همین دلیل متخصصان تاکید می کنند تایرها به تنهایی مدرک قطعی نیستند، بلکه بخشی از پازل ارزیابی خودرو محسوب می شوند.

یکی از نخستین مواردی که باید بررسی شود، میزان عمق آج در هر چهار چرخ است. وجود عمق مشابه در تایرهای هم نوع معمولاً با داستانی منسجم از کارکرد خودرو سازگار است. اما اگر یک تایر کاملاً جدید در کنار سه تایر فرسوده قرار داشته باشد یا برعکس، چهار تایر تازه روی خودرویی با سابقه نامشخص نصب شده باشند، طبیعی است که پرسش هایی درباره تاریخچه خودرو مطرح شود.

کارشناسان توصیه می کنند برای سنجش دقیق وضعیت تایر، از ابزار اندازه گیری عمق آج استفاده شود. اندازه گیری باید در بخش داخلی، مرکزی و بیرونی آج و در



| کویر تایر (ایران)                                                                     | گل تایر     | مدل         | سایز تایر<br>(میلی متر) | فاق تایر | قطر رینگ<br>(اینچ) | وزن قابل تحمل<br>(کیلوگرم) | حداکثر سرعت<br>(کیلومتر بر ساعت)           | قیمت بازار تهران<br>(یک جفت-ریال)             | خودرو پیشنهادی |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------|----------|--------------------|----------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------|
|  | KB12 و 26   | 165/65R13   | ۶۵                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۱۹۰                        | ۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰                                | ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲              |                |
|                                                                                       | KB2000      | 175/60R13   | ۶۰                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۲۱۰                        | ۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰                                | انواع پراید                                   |                |
|                                                                                       | KB14 و 36   | 175/70R13   | ۷۰                      | ۱۳       | ۴۷۵                | ۱۹۰                        | ۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰                                | پیکان-ریو-تیبیا                               |                |
|                                                                                       | KB88        | 185/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۴۷۵                | ۲۱۰                        | ۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰                                | تیبیا ۲                                       |                |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R14   | ۶۵                      | ۱۴       | ۵۳۰                | ۲۱۰                        | ۲۷۴,۰۰۰,۰۰۰                                | پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا                        |                |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R15   | ۶۵                      | ۱۵       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۲۸۱,۰۰۰,۰۰۰                                | سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا |                |
|                                                                                       | KB77 و 44   | 205/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰                                | اسپریت انواع پژو                              |                |
|                                                                                       | KB77        | 205/60R15   | ۶۰                      | ۱۵       | ۶۱۵                | ۲۱۰                        | ۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰                                | اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی |                |
|                                                                                       | KB44        | 205/50 R16  | ۵۰                      | ۱۶       | ۵۴۵                | ۲۴۰                        | ۳۷۴,۰۰۰,۰۰۰                                | دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو              |                |
|                                                                                       | KB55        | 205/55 R16  | ۵۵                      | ۱۶       | ۶۱۵                | ۲۴۰                        | ۴۰۵,۰۰۰,۰۰۰                                | مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس         |                |
|                                                                                       | KB66        | 215/65 R16  | ۶۵                      | ۱۶       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰                                | لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲                        |                |
|                                                                                       | KB55        | 205/50 R17  | ۵۰                      | ۱۷       | ۵۸۰                | ۲۴۰                        | ۴۳,۵۰۰,۰۰۰                                 | آریزو ۵ و ۶-آریا                              |                |
|                                                                                       | KB57        | 215/55 R17  | ۵۵                      | ۱۷       | ۶۷۰                | ۲۷۰                        | ۴۳,۷۰۰,۰۰۰                                 | تویوتا کمری-سوناتا                            |                |
|                                                                                       | KB66        | 215/60 R17  | ۶۰                      | ۱۷       | ۷۱۰                | ۲۱۰                        | ۶۴,۹۰۰,۰۰۰                                 | ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵         |                |
|                                                                                       | KB200       | 215/50 R17  | ۵۰                      | ۱۷       | ۶۱۵                | ۲۷۰                        | ۵۵,۹۰۰,۰۰۰                                 | چانگان-سراتو                                  |                |
|                                                                                       | KB700       | 225/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۱۰۰,۰۰۰                                 | تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶                    |                |
|                                                                                       | KB700       | 235/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۹۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۶۰۰,۰۰۰                                 | هایما SV                                      |                |
|                                                                                       | KB444       | 245/70 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۱,۰۶۰              | ۱۸۰                        | ۸۵,۷۰۰,۰۰۰                                 | زاگرس-صحرا                                    |                |
|                                                                                       | KB900       | 265/65 R17  | ۴۵                      | ۱۸       | ۱,۱۲۰              | ۲۱۰                        | ۸۷,۶۰۰,۰۰۰                                 | پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)                |                |
|                                                                                       | KB909       | 285/70 R17  | ۵۵                      | ۱۸       | ۱,۲۸۵              | ۱۹۰                        | ۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰                                | پیکاپ G9                                      |                |
|                                                                                       | KB200       | 215/45 ZR18 | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۵۰                | ۲۷۰                        | ۵۵,۲۰۰,۰۰۰                                 | تیوولی                                        |                |
|                                                                                       | KB300       | 215/55 R18  | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۹۰                | ۲۷۰                        | ۶۰,۵۰۰,۰۰۰                                 | فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴         |                |
|                                                                                       | KB500       | 225/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۷۵۰                | ۲۴۰                        | ۵۹,۰۰۰,۰۰۰                                 | جک S۵-توسان-کوراندا                           |                |
|                                                                                       | KB800       | 235/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۶,۳۰۰,۰۰۰                                 | اسپورتیج-دیگنیتی                              |                |
|                                                                                       | KB700       | 225/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۴۰۰,۰۰۰                                 | تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM |                |
|                                                                                       | KB700       | 235/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۷۵                | ۲۱۰                        | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                                 | سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس           |                |
|                                                                                       | KB900       | 265/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۱,۰۶۰              | ۲۱۰                        | ۸۸,۵۰۰,۰۰۰                                 | پیکاپ تیووتا-TA(کرمان خودرو)                  |                |
|                                                                                       | KB700       | 225/55 R19  | ۵۵                      | ۱۹       | ۸۲۵                | ۲۴۰                        | ۶۷,۱۰۰,۰۰۰                                 | هایما AS-اکستریم LX                           |                |
| KB800                                                                                 | R19 235/50  | ۵۰          | ۱۹                      | ۷۷۵      | ۲۷۰                | ۶۵,۲۰۰,۰۰۰                 | Plug A Tiggo                               |                                               |                |
| KB700                                                                                 | R19 235/55  | ۵۵          | ۱۹                      | ۸۲۵      | ۲۴۰                | ۶۷,۲۰۰,۰۰۰                 | سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورتنو SX |                                               |                |
| KB545                                                                                 | ZR20 245/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۷۵      | ۲۷۰                | ۶۳,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم TXL                                |                                               |                |
| KB570                                                                                 | ZR20 245/50 | ۵۰          | ۲۰                      | ۸۵۰      | ۲۷۰                | ۶۴,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم VX                                 |                                               |                |
| KB555                                                                                 | ZR20 255/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۲۵      | ۲۷۰                | ۷۳,۵۰۰,۰۰۰                 | فیدلیتی-رکستون                             |                                               |                |



مقاومت حرارتی مناسبی در ترمزگیری‌های شدید و مکرر ایجاد می‌کند. یکی از ویژگی‌های مهم این سامانه، طراحی اختصاصی مسیرهای خنک‌کاری دیسک‌هاست. آلکون برای مدیریت دمای بسیار بالا، الگوی تهویه ویژه‌ای توسعه داده است تا عملکرد ترمزها در شرایط رانندگی پر فشار پایدار بماند. کالیپرهای آلومینیومی ماشین‌کاری شده نیز با هدف کاهش وزن و افزایش استحکام ساخته شده‌اند. طبق اطلاعات این شرکت، سامانه ترمز والکری برای دستیابی به شتاب منفی بیش از ۲G طراحی شده است؛ هر چند دستیابی به چنین عددی به سرعت، سطح مسیر، وضعیت تاپرها و شرایط آزمون بستگی دارد.

در خودرویی مانند آستون‌مارتین والکری که با همکاری ردبول ادونسد تکنولوژی توسعه یافته، سامانه ترمزگیری باید توان مهار عملکردی نزدیک به خودروهای مسابقه‌ای را داشته باشد. به همین دلیل، مهندسان برای این اثر خودرواز ترمزهای کربن‌سرامیکی اختصاصی استفاده کرده‌اند که با همکاری شرکت بریتانیایی آلکون توسعه یافته‌اند. بر اساس اطلاعات فنی منتشر شده از سوی آلکون، دیسک‌های خنک‌شونده جلو ۴۲۰ میلی‌متر و دیسک‌های عقب ۲۸۵ میلی‌متر قطر دارند. هر چهار چرخ به کالیپرهای ۶ پیستونه مجهز هستند که نیروی گیرهای بالایی را با کنترل دقیق لنت‌ها فراهم می‌کنند. استفاده از مواد کربن‌سرامیکی ضمن کاهش جرم مجموعه ترمز،



## آستون‌مارتین «والکری»؛ ترمزهایی فراتر از یک ابرخودرو

دولت سئول به دنبال سخت‌گیری بیشتر در بازرسی خودروهای برقی است:

# کیفیت خودرو در کره جنوبی از خط تولید تا بازرسی هوشمند

صنعت خودرو کره جنوبی در بازاری فعالیت می‌کند که رقابت آن دیگر فقط بر سر قیمت، طراحی و مصرف انرژی نیست، بلکه کیفیت را به یکی از عوامل تعیین‌کننده رقابت صنعتی تبدیل کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت خودرو کره جنوبی در سال ۲۰۲۶، کیفیت را از یک شاخص محدود به کنترل محصول نهایی، به موضوعی فراگیر در زنجیره تامین، طراحی قطعات الکترونیکی، ایمنی خودروهای برقی و بازرسی دوره بهره‌برداری تبدیل کرده است. تازه‌ترین تحول در این مسیر، برنامه هیوندای موبیس برای آزمایش کاربرد واقعی و توجیه اقتصادی نیمه‌سازهای خودرویی توسعه یافته با همکاری شرکت‌های داخلی است؛ برنامه‌ای که قرار است فاصله میان طراحی قطعه، تایید فنی و تولید انبوه را کاهش دهد. در کنار این اقدام صنعتی، دولت کره جنوبی نیز در ماه‌های اخیر به دنبال تدوین ضوابط اختصاصی بازرسی خودروهای برقی و اصلاح ساز و کار دسترسی مراکز بازرسی به اطلاعات تشخیصی خودرو بوده است. مجموعه این اقدامات نشان می‌دهد که رویکرد کره جنوبی به کیفیت، بیش از گذشته بر پیشگیری از نقص، قابلیت ردیابی و هماهنگی میان خودروساز، قطعه‌ساز و نهاد نظارتی متمرکز شده است.

کیفیت از مرحله طراحی آغاز می‌شود

در تازه‌ترین خبر منتشر شده، هیوندای موبیس از برنامه خود برای ارزیابی کاربردپذیری و توجیه اقتصادی نیمه‌سازهای خودرویی توسعه یافته در کره جنوبی خبر داده است. این شرکت که از تامین کنندگان اصلی قطعات و سامانه‌های خودرویی به‌شمار می‌رود، تلاش می‌کند وابستگی زنجیره تامین به منابع خارجی را کاهش دهد و هم‌زمان، قطعات داخلی را به مرحله استفاده واقعی در خودرو برساند. هیوندای موبیس طی یک سال گذشته ۱۹ پروژه مشترک در حوزه نیمه‌سازهای سامانه‌ای را با شرکت‌های کرای شناسایی کرده است. توسعه ۱۳ قطعه در جریان قرار دارد و برای ۹ مورد از آن‌ها نیز مدل خودروهای هدف مشخص شده است. این اعداد اهمیت زیادی دارند؛ زیرا تعیین خودرو هدف به این معناست که پروژه از مرحله تحقیقات عمومی فاصله گرفته و باید با نیازهای فنی یک محصول مشخص هماهنگ شود.

در صنعت خودرو، تولید یک قطعه الکترونیکی صرفاً با موفقیت در آزمایشگاه به پایان نمی‌رسد. قطعه باید در شرایط واقعی کارکرد خودرو، تغییرات دما، لرزش، رطوبت، نوسانات برق و استفاده طولانی مدت عملکرد قابل اتکالی داشته باشد. به همین دلیل، قطعاتی که در تلفن همراه یا تجهیزات صنعتی عملکرد مناسبی دارند، لزوماً بدون تغییر و آزمون‌های تکمیلی برای استفاده در خودرو آماده نیستند. برنامه جدید هیوندای موبیس نیز بر همین نقطه تمرکز دارد. این شرکت قصد دارد از ابتدای مسیر توسعه، خودروسازان را در تعیین نیازهای فنی، معیارهای کیفی، زمان‌بندی به کارگیری و انتخاب مدل‌های هدف مشارکت دهد. چنین رویکردی می‌تواند احتمال ناسازگاری قطعه با سامانه‌های خودرو را کاهش دهد و از تکرار هزینه‌های طراحی و اصلاح در مراحل پایانی جلوگیری کند.

همکاری ۵۳ مجموعه برای تقویت زنجیره تامین دومین نشست تخصصی «توسمیکان کره» که گزارش آن به تازگی منتشر شد، بستری برای پیوند دادن شرکت‌های خودروسازی، قطعه‌سازان، طراحان تراشه، مراکز تولید نیمه‌ساز و موسسات تحقیقاتی فراهم کرد. تعداد شرکت‌ها و نهادهای حاضر در این نشست از ۲۷ مجموعه در سال گذشته به ۵۳ مجموعه در سال جاری افزایش یافت. این افزایش مشارکت به خودی خود اثبات‌کننده بهبود کیفیت خودروهای تولیدی نیست، اما نشان‌دهنده گسترش همکاری صنعتی برای حل چالش‌های فنی و مسائل مهم خودروسازی جدید است؛ وابستگی عملکرد خودرو به قطعات الکترونیکی و نرم‌افزاری.

هیوندای موبیس اعلام کرده است که در کنار توسعه قطعات جدید، به دنبال ایجاد ساختاری است که مراحل توسعه، اعتبارسنجی و تولید انبوه را به یکدیگر متصل کند. در این الگو، مسئولیت صرفاً بر عهده طراح تراشه نیست



است. در مقابل، خودروهای دوستدار محیط زیست در ۲۱ محور متناسب با ساختار خود، از جمله سامانه برق پر فشار، حرکت و ترمز بررسی خواهند شد. هدف از این تفکیک، افزایش دقت بازرسی است. در خودروهای برقی، ارزیابی ایمنی باتری و مدارهای پر فشار اهمیت ویژه‌ای دارد؛ در حالی که بررسی برخی اجزای مختص خودروهای احتراق داخلی در این محصولات کاربرد ندارد. در مقابل، حذف یا نادیده گرفتن ویژگی‌های خاص خودروهای برقی می‌تواند شناسایی برخی ایرادهای

### نور بالا

دومین نشست تخصصی «توسمیکان کره» که گزارش آن به تازگی منتشر شد، بستری برای پیوند دادن شرکت‌های خودروسازی، قطعه‌سازان، طراحان تراشه، مراکز تولید نیمه‌ساز و موسسات تحقیقاتی فراهم کرد. تعداد شرکت‌ها و نهادهای حاضر در این نشست ۲۷ مجموعه در سال گذشته به ۵۳ مجموعه در سال جاری افزایش یافت

این رویکرد بر یک اصل اساسی در مدیریت کیفیت تاکید دارد: نقصی که مستقیماً با ایمنی سرنشینان ارتباط دارد، نباید صرفاً به عنوان یک توصیه تعمیراتی تلقی شود. در چنین مواردی، شناسایی ایراد باید با الزام به اصلاح و بررسی مجدد همراه باشد.

برای صنعت خودرو، این سیاست یک پیام روشن دارد. کیفیت محصول تنها به نتیجه آزمون‌های اولیه کارخانه وابسته نیست؛ بلکه حفظ ایمنی در طول عمر خودرو و اطمینان از اصلاح کامل نقص‌های شناسایی شده نیز بخشی از مسئولیت تولیدکننده و نظام نظارتی است.

از کنترل قطعه تا مدیریت کیفیت محصول نهایی آن‌چیز نام‌های اخیر کره جنوبی را به یکدیگر پیوند می‌دهد، تلاش برای جلوگیری از انتقال نقص از یک مرحله به مرحله بعدی است. در الگوی سنتی، بخشی از کنترل کیفیت در پایان خط تولید انجام می‌شود؛ اما با افزایش پیچیدگی خودروها، به ویژه خودروهای برقی و محصولات مجهز به سامانه‌های هوشمند، کشف ایراد در انتهای فرآیند می‌تواند هزینه اصلاح را افزایش دهد.

اگر یک نیمه‌ساز از ابتدا با الزامات خودروساز هماهنگ نباشد، اصلاح آن ممکن است به بازنگری در طراحی واحد کنترل، نرم‌افزار و حتی معماری الکتریکی خودرو نیاز داشته باشد. به همین دلیل، تعیین معیارهای کیفی در ابتدای پروژه و انجام آزمون‌های مرحله‌ای می‌تواند هزینه‌های دوباره‌کاری را کاهش دهد.

در کنار آن، دسترسی زودهنگام مراکز بازرسی به اطلاعات تشخیصی، امکان بررسی دقیق‌تر خودرو پس از عرضه را فراهم می‌کند. این ارتباط میان طراحی، تولید و خدمات پس از فروش، برای خودروهایی که عملکرد آن‌ها بیش از گذشته به نرم‌افزار و سامانه‌های الکترونیکی وابسته است، اهمیت ویژه‌ای دارد.

با این حال، موفقیت چنین برنامه‌ای تنها به تدوین استاندارد یا افزایش تعداد پروژه‌های مشترک وابسته نیست. نتایج آزمون‌های دوام، میزان خرابی در استفاده واقعی، سرعت رسیدگی به ایرادها، کیفیت تعمیرات و کاهش نقص‌های تکرار شونده، از جمله شاخص‌هایی هستند که می‌توانند اثربخشی این سیاست‌ها را در عمل نشان دهند.

کیفیت؛ ابزار حفظ رقابت‌پذیری کره جنوبی صنعت خودرو کره جنوبی در بازاری فعالیت می‌کند که رقابت آن دیگر فقط بر سر قیمت، طراحی و مصرف انرژی نیست. گسترش خودروهای برقی، افزایش سهم نرم‌افزار در عملکرد خودرو و وابستگی بیشتر تولید کنندگان به نیمه‌سازها، کیفیت را به یکی از عوامل تعیین‌کننده رقابت صنعتی تبدیل کرده است. برنامه هیوندای موبیس برای توسعه اعتبارسنجی نیمه‌سازهای داخلی، از یک سو به دنبال تقویت زنجیره تامین است و از سوی دیگر می‌تواند امکان هماهنگی بیشتر میان طراحی قطعه و نیازهای واقعی خودرو را فراهم کند. در سطح دولتی نیز اصلاح ضوابط بازرسی خودروهای برقی و تاکید بر ارائه به موقع اطلاعات تشخیصی، بر ضرورت حفظ ایمنی پس از فروش تاکید دارد.

البته این اقدامات را نباید به عنوان اثبات برتری مطلق کیفیت خودروهای کرای یا اجرای یک برنامه واحد و نهایی ملی تلقی کرد. آن‌چه اطلاعات منتشر شده نشان می‌دهد، مجموعه‌ای از اقدامات صنعتی و نظارتی است که در یک جهت حرکت می‌کنند: افزایش قابلیت اطمینان قطعات، کاهش وابستگی به تامین کنندگان خارجی، بهبود دقت بازرسی و تقویت مسئولیت‌پذیری در برابر نقص‌های فنی.

برای کشورهایی که به دنبال ارتقای کیفیت صنعت خودرو هستند نیز تجربه کره جنوبی یک نکته مهم دارد: افزایش کیفیت، تنها با تشدید بازرسی محصول نهایی حاصل نمی‌شود؛ بلکه به مشارکت واقعی قطعه‌سازان، تعریف معیارهای روشن پیش از تولید، آزمایش مستقل، دسترسی به اطلاعات فنی و پیگیری نتیجه تعمیرات نیاز دارد.

در نهایت، مسیر پیش روی خودروسازی کره نشان می‌دهد که کیفیت در خودروهای نسل جدید باید در تمام چرخه عمر محصول مدیریت شود؛ از انتخاب و طراحی قطعه تا تولید انبوه، عرضه به بازار، بازرسی دوره‌ای و اصلاح نقص‌های احتمالی. این همان مسیری است که می‌تواند هم ایمنی مصرف‌کننده را افزایش دهد و هم هزینه‌های پنهان ناشی از خرابی، فراخوان و افت اعتماد مشتری را کاهش دهد.

فنی را دشوار کند. برنامه دولت کره همچنین بر دسترسی مراکز بازرسی به اطلاعات تشخیصی تاکید دارد. بر اساس جزئیات منتشر شده، مهلت ارائه این اطلاعات از سوی خودروسازان و دیگر اشخاص مسئول به سازمان ایمنی حمل و نقل کره قرار است از حداکثر ۶ ماه پس از نخستین فروش خودرو، به ۱۰ روز پیش از آغاز فروش تغییر کند. این اطلاعات می‌تواند شامل داده‌های اصلی تشخیص وضعیت باتری، از جمله ولتاژ و اطلاعات فنی مورد نیاز برای ساخت تجهیزات بازرسی باشد. هدف آن است که مراکز مسئول کنترل فنی، از ابتدای عرضه خودرو به اطلاعات لازم دسترسی داشته باشند و تاخیر در تشخیص یا محدودیت تجهیزات مواجه نشوند.

البته این خبر به معنای آن نیست که تمام الزامات یاد شده در زمان انتشار گزارش به‌طور کامل اجرایی شده‌اند. گزارش «چوسان‌بیز» از برنامه اصلاح مقررات و طی مراحل قانونی خبر داده بود؛ بنابراین وضعیت نهایی اجرا باید بر اساس اعلامیه‌های رسمی بعدی بررسی شود.

ایمنی مکانیکی همچنان در اولویت است

تمرکز بر فناوری‌های نوین به معنای کنار گذاشتن کنترل کیفیت اجزای مکانیکی نیست. وزارت زمین، زیرساخت و حمل و نقل کره جنوبی در برنامه اصلاح بازرسی‌ها، موضوع جاشدن چرخ خودرو و ضرورت بر خورد جدی تر با نقص‌های مربوط به مهره و پیچ چرخ را نیز مورد توجه قرار داده است. طبق جزئیات اعلام شده در اوت ۲۰۲۴، اگر در جریان بازرسی مشخص نشود مهره یا پیچ چرخ از محل خود خارج شده است، خودرو باید مردود اعلام شود. پس از تعمیر نیز بازرسی مجدد باید حداکثر ظرف ۱۰ روز انجام شود و خودداری از آن می‌تواند پیامدهای اداری به همراه داشته باشد.

و تامین کنندگان، خودروسازان و مجموعه‌های مسئول آزمون نیز در روند تایید محصول مشارکت خواهند داشت. این شرکت هم‌اکنون ۱۶ نوع نیمه‌سازهای سامانه‌ای با طراحی داخلی را از طریق کارخانه‌های تولید تراشه به تولید انبوه می‌رساند که مجموع تولید سالانه آن‌ها حدود ۲۰ میلیون قطعه اعلام شده است. بررسی فرصت‌های توسعه مشترک در حوزه نیمه‌سازهای توان، از جمله قطعات مبتنی بر کاربید سیلیسیم و ترانزیستورهای دوقطبی با گیت عایق نیز در دستور کار قرار دارد. اهمیت این قطعات در خودروهای برقی و سامانه‌های الکتریکی بیش از گذشته شده است. مدیریت انرژی، کنترل موتورهای برقی، ارتباط میان واحدهای الکترونیکی و پردازش اطلاعات حسگرها، همگی به عملکرد صحیح قطعات الکترونیکی وابسته هستند. در چنین شرایطی، ضعف یک قطعه کوچک می‌تواند به اختلال در عملکرد یک سامانه بزرگ منجر شود

دولت کره بازرسی خودروهای برقی را باز تعریف می‌کند

بخش دیگر برنامه کیفیت در کره جنوبی به نظارت بر خودروهای عرضه شده مربوط است. وزارت زمین، زیرساخت و حمل و نقل این کشور در ۱۹ اوت ۲۰۲۴ از تدوین ضوابط اختصاصی بازرسی خودروهای دوستدار محیط زیست، از جمله خودروهای برقی خبر داد. این موضوع در گزارش منتشر شده از سوی «چوسان‌بیز» در همان دوره تشریح شده است.

بر اساس این برنامه، خودروهای مجهز به موتور احتراق داخلی و خودروهای دوستدار محیط زیست باید متناسب با ساختار فنی خود مورد بازرسی قرار گیرند. برای خودروهای احتراق داخلی، ۲۴ محور بازرسی شامل موتور، سامانه سوخت‌رسانی، حرکت و ترمز در نظر گرفته شده

عملکردی، بهبود کیفیت خدمات، ایجاد امکانات رفاهی مناسب‌تر برای شهروندان و هماهنگی بیشتر تجهیزات و ساختار واحدهای سیار با سیمای بصری شهر تهران، از مهم‌ترین اهداف این طرح به‌شمار می‌رود. مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه‌فنی خودروهای تهران با اشاره به توقف موقت فعالیت واحدهای سیار پیشین خاطر نشان کرد: «نازمان آمادگی و جایگزینی واحدهای جدید و تکمیل الزامات فنی و اجرایی، فعالیت واحدهای سیار فعلی به‌صورت موقت متوقف خواهد بود. تلاش می‌کنیم این واحدها در کوتاه‌ترین زمان ممکن و پس از تکمیل مراحل فنی و قرار دادی، مجدداً به چرخه خدمت‌رسانی بازگردند.» وی در ادامه افزود: «به‌منظور تداوم خدمات به شهروندان، ضمن افزایش ظرفیت پذیرش مراکز ۸ گانه خودرو و سبک‌سازی تهران، ساعات کار این مراکز از ابتدای آبان‌ماه افزایش یافته و کلیه مراکز موظف هستند تا آخرین شهر و مراجع کثرت‌پذیرش کنند.»

«به نقل از «مهر» محمد مهدی رضازاده، با اشاره به تأکید مدیریت شهری بر نوسازی و روز آمدن کردن زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری معاینه‌فنی و ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی به شهروندان اظهار کرد: «در دوره ششم مدیریت شهری، با تدبیر شهردار تهران و تخصیص اعتباری بالغ بر یک میلیون دلار، نوسازی ۳۲ خط معاینه‌فنی خودروهای سبک و ۳ خط معاینه‌فنی خودروهای سنگین مراکز معاینه‌فنی شهرداری تهران در دستور کار قرار گرفت و اجرایی شد. در ادامه این اقدامات، طرح بهسازی و نوسازی واحدهای سیار معاینه‌فنی خودرو و سبک نیز بایزده‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی و استقرار الگوی جدید بهره‌برداری از ابتدای آبان‌ماه سال جاری آغاز شده است.» وی با تأکید بر این که هدف از اجرای این طرح ارتقای ماشین‌آلات معاینه‌فنی برابر استانداردهای روز جهانی است، تصریح کرد: «استقرار الگوی جدید فنی و اجرایی، ارتقای استانداردهای



## توقف موقت فعالیت واحدهای سیار معاینه‌فنی خودروها در تهران



ذرات معلق کمتر از ۲.۵ و ۱۰ میکرون چیست؟

# کارنامه هوای پایتخت در مهر ماه زیر ذره‌بین

برای سلامت انسان ایجاد می‌کند

شاخص کیفیت هوا چیست؟

شاخص کیفیت هوا (AQI) به پنج دسته اصلی تقسیم‌بندی می‌شود. بر اساس این تقسیم‌بندی از عدد صفر تا ۵۰ هوا پاک، از ۵۱ تا ۱۰۰ هوا قابل قبول، از ۱۰۱ تا ۱۵۰ هوا ناسالم برای گروه‌های حساس، از ۱۵۱ تا ۲۰۰ هوا ناسالم برای همه گروه‌ها، از ۲۰۱ تا ۳۰۰ هوا بسیار ناسالم و از ۳۰۱ تا ۵۰۰ شرایط کیفی هوا خطرناک است

گفتنی است در هوای پاک که بارنگ سبز نشان داده می‌شود، شرایط کیفیت هوا مناسب است و خطری برای سلامت انسان ندارد. در هوای سالم که به رنگ زرد شناخته می‌شود، کیفیت هوا قابل قبول و غلظت آلاینده‌ها کمتر از حدی است که بر سلامت انسان تأثیر منفی داشته باشد؛ اما در هوای ناسالم برای گروه‌های حساس که به رنگ نارنجی نشان‌گذاری می‌شود، مقدار AQI بین ۱۰۱ تا ۱۵۰ قرار می‌گیرد که در نتیجه آن گروه‌های حساس اثرپذیری بیشتری از آلودگی هوا خواهند داشت

در هوای ناسالم که به رنگ قرمز است، کلیه افراد جامعه در معرض مخاطرات ناشی از آلودگی هوا قرار می‌گیرند و حتی ممکن است گروه‌های حساس دچار عوارض شدیدتری شوند. افزون بر این در هوای بسیار ناسالم که به رنگ بنفش نشان داده می‌شود و عدد AQI بین ۲۰۱ تا ۳۰۰ قرار می‌گیرد، احتمال بروز عوارض جدی برای سلامت افراد جامعه افزایش می‌یابد



جزئی خطر کمتری دارند؛ اما در غلظت‌های بالا و در قیاس با حد مجازی می‌توانند مشکلات زیادی به لحاظ بهداشتی و زیست‌محیطی در پی داشته باشند به‌طور کلی عمده‌ترین منابع انتشار ذرات معلق نیز احتراق سوخت (مانند سوزاندن زغال سنگ و چوب)، خودروهای دیزلی فاقد فیلتر دوده، فرآیندهای صنعتی و کشاورزی و انتشار از خودروها است. ذرات معلق عموماً در ماه‌های سرد سال کیفیت هوا را تحت تأثیر قرار می‌دهند. مطالعات علمی متعدد درباره ذرات معلق نشان می‌دهد که قرار گرفتن در معرض این آلاینده باعث بروز مشکلات زیادی می‌شود. مرگ زودرس در مبتلایان به بیماری‌های قلبی و ریوی، بروز حملات قلبی غیرکشنده، ضربات قلب نامنظم، ابتلا به سرطان ریه، تشدید آسم، کاهش عملکرد ریه و افزایش علائم تنفسی مشکلاتی است که آلودگی هوا

با خطرناک قرار می‌گیرد ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون (PM2.5) آلاینده شاخص هوای تهران در روزهای سرد پایتخت است. این آلاینده دارای قطر ۲.۵ میکرون و یا کمتر هستند که تقریباً یک سی‌ام قطر موی انسان است و به‌عنوان ذرات ریز (fine) نیز شناخته می‌شوند. ترکیب شیمیایی ذرات بسته به محل، زمان و آب و هوا متفاوت است و منابع انتشار آن شامل انواع فعالیت‌های احتراقی (وسایل نقلیه موتوری، نیروگاهی، سوزاندن چوب و غیره) و فرآیندهای صنعتی خاص می‌شود. این ذرات هم به‌طور مستقیم ساطع می‌شوند و هم به شکل آلاینده ثانویه در جو شکل می‌گیرند

ذرات معلق کوچک‌تر از ۱۰ میکرون درشت‌تر هستند و نسبت به ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون کمتر وارد بخش‌های تحتانی سیستم تنفسی می‌شوند و به‌طور

تهرانی‌ها هوای قابل قبول تنفس کردند وضعیت هوای تهران در اولین ماه پاییز ۱۴۰۱ نشان می‌دهد که تهرانی‌ها در این مدت ۲۵ روز هوای قابل قبول، چهار روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس و یک روز هوای بسیار ناسالم را تنفس کردند. آلاینده شاخص هوای مهرماه سال ۱۴۰۱ ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون بود و هوای تهران ۲۹ روز با این آلاینده شاخص آلودگی هوا را تجربه کرد. یک روز از مهرماه، آلاینده شاخص ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون بود در مهرماه سال ۱۴۰۰، ۲۲ روز هوای قابل قبول و هشت روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس ثبت شد. آلاینده شاخص هواذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون بود. یک روز از مهرماه نیز آلاینده شاخص ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون ثبت شد

ذرات معلق کمتر از ۲.۵ و ۱۰ میکرون چیست؟ به گزارش «ایسنا» براساس مطالعات و تحقیقات دانشمندان، برای هر آلاینده یک حد مجاز تعریف می‌شود. در مورد ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون این حد برابر با ۱۵۴ میکرو گرم بر متر مکعب تعریف شده است و حد استاندارد آلاینده‌های ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون برابر ۳۵ میکرو گرم بر متر مکعب است. بدین معنی که اگر متوسط غلظت این آلاینده‌ها در طول شبانه‌روز (۲۴ ساعت) کمتر از این مقدار باشد، به لحاظ آلاینده مورد نظر هوا قابل قبول است و اگر بیشتر از آن بود بسته به میزان غلظت، هوا در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس، ناسالم، بسیار ناسالم و

به نقل از «ایسنا» تهرانی‌ها طی مهرماه ۲۶ روز هوای قابل قبول و ۴ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس تنفس کردند. آلوده‌ترین هوا طی این ماه در روز ۱۲ مهرماه تنفس شد؛ به‌گونه‌ای که ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون به ۱۱۲ افزایش یافت و در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس قرار گرفت تهرانی‌ها طی مهرماه سال گذشته ۱۰ روز هوای قابل قبول، ۱۹ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس و یک روز هوای ناسالم برای همه را تنفس کردند. آلوده‌ترین هوای این ماه، ۱۰ مهر ثبت شد و ذرات معلق کوچک‌تر از ۱۰ میکرون روی عدد ۱۸۱ قرار گرفت. البته آلاینده شاخص این ماه ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون بود که در آلودگی ۲۰ روز از هوای پایتخت نقش داشت. طی این مدت ۲ روز نیز ذرات معلق کوچک‌تر از ۱۰ میکرون در شرایط نامطلوب قرار گرفت

مهرماه سال ۱۴۰۳ تهرانی‌ها ۲۲ روز هوای قابل قبول و هشت روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس تنفس کردند. آلوده‌ترین روز ۲۶ مهرماه ثبت شد. در این روز ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون به ۱۱۹ رسید. آلاینده شاخص این ماه نیز هفت روز ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون و یک روز ذرات معلق کوچک‌تر از ۱۰ میکرون بود

در مهرماه سال ۱۴۰۲، دو روز هوای پایتخت در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس قرار گرفت و آلوده‌ترین روز ۲۴ مهر بود که ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون به ۱۱۷ رسید. آلاینده شاخص نیز ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون بود. سایر روزهای این ماه

## اف ایکس برقی

# FX EV

در مسیر آینده

## فونیکس

NEW

جهت اطلاعات بیشتر  
اسکن کنید

۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

MVM SUPER HYBRID



نخستین روزنامه خودرویی جهان

# دنیای خودرو

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۸۱۰۳

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

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



بیلبرد  
Billboard

## اوج لوکس بودن یعنی میباخ!

◀ مرسدس بنز میباخ S600 نمادی از تجمل آلمانی است که در طراحی کابین، کیفیت چرم، تزئینات چوبی و دقت مونتاژ نمود پیدا می کند. صندلی های عقب راحت، فضای پای گسترده، نورپردازی داخلی و عایق بندی صوتی پیشرفته، تجربه ای آرام و تشریفاتی برای سرنشینان فراهم می کنند. پیام تبلیغاتی این خودرو بر این اصل استوار است: لوکس بودن فقط دیده نمی شود، بلکه در هر لحظه احساس می شود.

## سیکل طراحی دستگیره های در خودرو

◀ دستگیره در خودرو یکی از جزئیاتی است که با وجود ابعاد کوچک، نقش مهمی در ارگونومی، ایمنی و هویت بصری محصول دارد. در گذشته، طراحی این قطعه عمدتاً بر عملکرد مکانیکی، سهولت باز کردن در و دوام متمرکز بود؛ اما با پیشرفت صنعت خودرو، آپرودینامیک و هماهنگی دستگیره با خطوط بدنه نیز به معیارهای مهم طراحی تبدیل شدند. در چرخه طراحی، ابتدا نیازهای عملکردی، ابعاد دسترسی دست و الزامات ایمنی بررسی می شوند. سپس طراحان با استفاده از مدل سازی سه بعدی و نمونه سازی، موقعیت، شکل و سازوکار دستگیره را ارزیابی می کنند. مقاومت در برابر خوردگی، ضربه و استفاده مکرر نیز باید در مراحل آزمون اعتبارسنجی بررسی شود. ظهور دستگیره های هم سطح بدنه یا «Handles» مرحله تازه ای در این مسیر بود. این طرح ها با کاهش برجستگی های بدنه، به بهبود آپرودینامیک و ایجاد ظاهری یکپارچه کمک می کنند. در نمونه های پیشرفته، دستگیره با کمک محرک الکتریکی هنگام نزدیک شدن راننده بیرون می آید و پس از استفاده جمع می شود. با این حال، پیچیدگی بیشتر می تواند احتمال خرابی و دشواری دسترسی در شرایط اضطراری را افزایش دهد. به همین دلیل، طراحی موفق باید میان زیبایی، عملکرد مکانیکی، قابلیت اطمینان و امکان باز کردن در هنگام قطع برق تعادل برقرار کند. در نهایت، دستگیره خودرو دیگر صرفاً یک قطعه تزئینی نیست؛ بلکه بخشی از تعامل انسان با خودرو و یکی از اجزای مؤثر بر کیفیت تجربه کاربری محسوب می شود.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی  
h.mohammadi@autoworld.ir



## نکته آموزشی

## اهمیت تعویض روغن گیربکس اتوماتیک



قطعات گیربکس شوند. زمان تعویض روغن به نوع گیربکس، مشخصات روغن و شرایط رانندگی بستگی دارد و باید مطابق دستورالعمل سازنده تعیین شود. همچنین استفاده از روغن دارای استاندارد دقیق مورد تایید خودروساز ضروری است؛ زیرا روغن نامناسب می تواند عملکرد و دوام گیربکس را تحت تاثیر قرار دهد.

◀ روغن گیربکس اتوماتیک علاوه بر روان کاری قطعات داخلی، وظیفه انتقال فشار هیدرولیکی، خنک کاری مجموعه و کمک به عملکرد صحیح کلاچ های داخلی را نیز برعهده دارد. با گذشت زمان، حرارت، اصطکاک و آلودگی ها می توانند خواص روغن را کاهش دهند و موجب اختلال در تعویض دنده، افزایش سایش و آسیب به



دانلود کاتالوگ

کرماده تهر  
KME  
HYBRID

KME EAGLE HEV