



خرید خودرو از کارخانه دیگر
جذابیت گذشته را ندارد

استارت

امید محمدی

سر دبیر

نسخه نجات بخش بازار لاستیک و روغن؛
بایان واسطه گری یا یک طرح مقطعی؟

بازار لاستیک و روغن موتور در کشور، بیش از آن که تنها به افزایش تولید نیاز داشته باشد، با مساله مهمتری به نام ساماندهی شبکه توزیع روبرو است. در شرایطی که تولید کنندگان داخلی برای حفظ ظرفیت تولید با چالش های مختلفی از جمله تامین مواد اولیه، هزینه های انرژی و نوسانات ارزی مواجه هستند...

تیتراهای امروز

Titles

تجربه خودروسازان جهان
از مدیریت دولت ها زیر ذره بین؛

«سایپا» فراتر از
یک پرونده واگذاری است

ویژگی خاص و منحصر به فرد پیشرانه
قدرتمند «لکسوس» معرفی شد

آغاز فروش فوق العاده کوئیک S سایپا، ویژه
متقاضیان جایگزینی خودروهای فرسوده

شمارش معکوس برای رشد فروش و افزایش
توان تولید در تاپر ساز بزرگ بیرجندی
معاون بازرگانی جدید «کوبر تایر»
معرفی شد

وقتی چینی ها هم در محاسبات خود اشتباه می کنند!

کاهش صادرات خودروهای پاک از چین به اروپا

جهش صادراتی چین که قرار بود موتور نجات اقتصادش باشد، رفته رفته به پاشنه آشیل آن تبدیل شده است. آمار سپتامبر همه چیز را روشن کرد؛ صادرات چین ۳۶.۳ درصد جهش...

جا برای رشد قیمت خودروهای تولیدی
و مونتاژی باز شد!

تعرفه های جدید، خودرو
وارداتی را ۵۰ درصد
گران تر می کند

خودروسازان چینی
مسیر تازه ای را دنبال می کنند؛

خدمات پس از فروش
به میدان جدید رقابت
تبدیل شد

تجربه «دایملر»، «مان» و «ولوو» در مدیریت
هزینه های تولید کامیون و اتوبوس چه می گوید؟

اروپایی ها در کاهش
هزینه تولید خودروهای
سنگین سابقه دارند!



طی سه سال اخیر رقم خورد؛

اسقاط ۶۸۰ هزار خودرو فرسوده و صرفه جویی
بیش از ۲ میلیارد لیتر بنزین

اتهابان | آرتابان
حس خوب، خرید مطمئن

ارتباط با ما ۰۲۱-۶۶۵۷۲۶۳۵

پیش پرداخت: ۳/۷۰۰ میلیارد

اقساط ۵ سال / قیمت قطعی



فروش ویژه TOOCA PLUS

فونیکس

اف ایکس برقی

در مسیر آینده

جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

MSH
MVM SUPER HYBRID



ورینگ ۱۸ اینچ جدید با پرداخت الماسی است. هوندا گفته تیپ اسپرت RS با تعلیق سفت تر و ظاهر تهاجمی تر، اواخر سال به خط تولید برمی گردد. داخل کابین، همان نمایشگر ۱۷ اینچ پشت فرمان و نمایشگر ۹ اینچ معلق حفظ شده اما امکانات رفاهی عقب را تقا یافته است. حالا در تیپ پایه بنزینی G و هیبرید X-HEV، در پیچه تهویه عقب و دو پورت USB-C به صورت استاندارد وجود دارد. تیپ X صندلی جلو گرم شونده گرفته و تیپ پرچمدار Play Package با سقف پانورامیک دو جداره، دوربین ۳۶۰ درجه و سیستم صوتی ۱۰ بلندگو قابل سفارش است. قیمت پایه این مدل از ۲ میلیون و ۷۷۷ هزار و ۵۰۰ ی، حدود ۱۷ هزار و ۷۰۰ دلار شروع می شود و تا ۳ میلیون و ۸۸۵ هزار ی برای Play Package تمام چرخ محرک بالا می رود. هنوز مشخص نیست این آپدیت به HR-V و اسپویلر عقب مشکی

هونداوزل که در بازارهای جهانی با نام HR-V شناخته می شود، برای مدل ۲۰۲۷ یک به روزرسانی ظریف دیگر در زاین گرفته است. نسلی که در ۲۰۲۱ معرفی و در ۲۰۲۴ فیس لیفت شده بود، حالا با تغییرات مدل ۲۰۲۷ همچنان تازه نگه داشته شده است. در ظاهر، طراحی کلی تغییر نکرده اما همه تیپ ها به کاسه چراغ جلو تیره مجهز شده اند که چهره خشن تری دارد. در تیپ های eHEV Z و Play Package، روکش پلاستیکی مشکی دور گلگیر و سپرها جای خود را به نمونه هم رنگ بدنه داده تا حس لوکس تر شود. ستاره این آپدیت، پکیج جدید Black Sport Style است که جایگزین چهار پکیج قبلی، Urban، Active و Sports، Casual شده است. این کیت که توسط نمایندگی نصب می شود، شامل جلو پنجره مشکی با طرح جدید، الحاقی سپر جلو و عقب با تریم مشکی کرومی، آینه ها و اسپویلر عقب مشکی

هوندا وزل ۲۰۲۷ با پکیج «Black Sport» معرفی شد



نسخه نجات بخش بازار لاستیک و روغن؛ پایان واسطه گری یا یک طرح مقطعی؟

تعاونی ها به حلقه جدیدی از واسطه گری تبدیل نشوند. واحدهای صنفی باید بر اساس ضوابط مشخص و بدون تبعیض به کالا دسترسی داشته باشند و مصرف کننده نیز بتواند محصول را با قیمت مصوب و بدون پرداخت هزینه های اضافی تهیه کند. از سوی دیگر، محدود ماندن طرح به چند صد نقطه در تهران نمی تواند پاسخگوی نیاز بازار کشور باشد. مصرف کنندگان در استان ها و شهرستان ها نیز به همان اندازه به لاستیک و روغن موتور نیاز دارند. بنابراین، پس از ارزیابی مرحله آزمایشی، توسعه این الگو به سایر مناطق باید در اولویت قرار گیرد. توزیع عادلانه زمانی محقق می شود که محل سکونت مصرف کننده به عاملی برای افزایش هزینه یا دشواری دسترسی به کالا تبدیل نشود. در این میان، مسئولیت تولید کنندگان نیز کمتر از شبکه توزیع نیست. کارخانه ها باید تامین مستمر کالا را تضمین کنند و عرضه را متناسب با نیاز بازار پیش ببرند. نمی توان انتظار داشت شبکه توزیع جدید به تنظیم بازار کمک کند، اما در تامین محصول با وقفه مواجه باشد. همچنین باید پذیرفت که مشکلات تولید، از افزایش هزینه مواد اولیه تا نوسانات ارزی و حمل و نقل، بر قیمت تمام شده اثر گذار است و اصلاح شبکه توزیع به تنهایی نمی تواند جایگزین سیاست های حمایتی از تولید شود. نکته اساسی آن است که این طرح نباید به اقدامی مقطعی برای آرام کردن بازار تبدیل شود. اگر قرار است عرضه مستقیم به یک راهکار موثر تبدیل شود، باید میزان موجودی، قیمت فروش، نحوه تخصیص و عملکرد واحدهای صنفی به صورت مستمر تحت نظارت قرار گیرد. همچنین لازم است مصرف کنندگان امکان گزارش تخلف و پیگیری شکایت های خود را داشته باشند. در نهایت، تنظیم بازار لاستیک و روغن موتور نه با دستور و نه با حذف صوری واسطه ها محقق می شود؛ بلکه نیازمند اصلاح زنجیره تامین و توزیع است. هدف باید این باشد که تولید کننده باطمینان بیشتری محصول خود را عرضه کند و مصرف کننده نیز بدون پرداخت هزینه های تحمیلی و طی مسیری دشوار، به کالای مورد نیاز دسترسی داشته باشد. اگر طرح عرضه مستقیم بتواند این ارتباط را به شکلی پایدار برقرار کند، می تواند فراتر از یک برنامه آزمایشی، به الگویی برای ساماندهی بازار قطعات و اقلام مصرفی خودرو تبدیل شود.

بازار لاستیک و روغن موتور در کشور، بیش از آن که تنها به افزایش تولید نیاز داشته باشد، با مساله مهم تری به نام ساماندهی شبکه توزیع روبه رو است. در شرایطی که تولید کنندگان داخلی برای حفظ ظرفیت تولید با چالش های مختلفی از جمله تامین مواد اولیه، هزینه های انرژی و نوسانات ارزی مواجه هستند، نباید اجازه داد محصول نهایی پس از خروج از کارخانه، در مسیر رسیدن به مصرف کننده گرفتار زنجیره های طولانی از واسطه ها و هزینه های غیر ضروری شود. آغاز طرح عرضه مستقیم لاستیک و روغن موتور از طریق واحدهای صنفی منتخب، اقدامی است که می تواند بخشی از این مشکل را برطرف کند. اجرای آزمایشی این طرح در ۳۰۰ نقطه تهران و تامین لاستیک از تولید کنندگان داخلی و روغن موتور از چهار کارخانه اصلی، نشان می دهد که می توان با همکاری شکل های صنفی، تعاونی ها و تولید کنندگان، مسیر دسترسی مصرف کننده به کالا را کوتاه تر کرد. با این حال، موفقیت چنین برنامه ای به استمرار تامین و کیفیت اجرای آن بستگی دارد، نه صرفا اعلام آغاز طرح. واقعیت این است که تولید کالا به تنهایی به معنای تنظیم بازار نیست. زمانی که محصول در کارخانه موجود است، اما مصرف کننده برای تهیه آن با محدودیت دسترسی یا اختلاف قیمت مواجه می شود، باید عملکرد شبکه توزیع مورد بررسی قرار گیرد. در چنین شرایطی، عرضه مستقیم می تواند با کاهش واسطه گری غیر ضروری، شفافیت بیشتری در قیمت گذاری و توزیع ایجاد کند. البته این اتفاق زمانی رخ می دهد که ساز و کار تخصیص کالا و نظارت بر فروش نیز روشن و قابل ارزیابی باشد. تعیین حدود سه درصد سود برای تعاونی های تامین و توزیع، از نکات قابل توجه این طرح است. چنین حاشیه سودی در صورت اجرای شفاف می تواند هزینه خدمات توزیع را مشخص کند و مانع شکل گیری هزینه های نامعلوم در مسیر عرضه شود. اما باید مراقب بود که



امید محمدی

سر دبیر



جابر برای رشد قیمت خودروهای تولیدی و مونتاژی باز شد!

تعرفه های جدید، خودرو وارداتی را ۵۰ درصد گران تر می کند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در شرایطی وارد مرحله تازه ای از نااطمینانی شده که مجموعه ای از عوامل اقتصادی، سیاسی و تصمیمات سیاستگذار، چشم انداز روشنی پیش روی فعالان این بازار قرار نمی دهد. از یک سو، افزایش تعرفه های گمرکی و هزینه های جانبی واردات، معادلات قیمت گذاری خودروهای خارجی را تغییر داده و از سوی دیگر، محدودیت عرضه خودروسازان داخلی و مونتاژکاران، زمینه تداوم فشار قیمتی در بازار را فراهم کرده است. در این میان، نوسانات نرخ ارز تنها متغیر اثر گذار بر قیمت خودرو نیست و انتظارات تورمی، تحولات سیاسی، مقررات تجاری و حتی تغییرات مکرر آیین نامه های واردات نیز در شکل دهی به انتظارات بازار نقش دارند. آن چه شرایط فعلی را پیچیده تر می کند، وابستگی شدید بازار خودرو به چشم انداز تحولات سیاسی و اقتصادی کشور است. هرگونه تغییر در مناسبات خارجی و احتمال دستیابی به توافق یا تفاهم سیاسی می تواند انتظارات قیمتی را تغییر دهد؛ اما حتی در صورت کاهش قیمت ها نیز لزوما نمی توان به بازگشت رونق معاملات امیدوار بود؛ چراکه خریداران منتظر می مانند قیمت ها افت بیشتری داشته باشد و در مقابل، افزایش قیمت ها نیز به دلیل کاهش

قدرت خرید، تقاضای موثر را محدود تر می کند. به این ترتیب، بازار خودرو ممکن است در هر دو سناریوی افزایشی و کاهششی با رکود معاملاتی مواجه شود. در همین زمینه با «بابک صدراپی»، کارشناس صنعت خودرو و به گفت و گو پرداختیم؛

با توجه به افزایش تعرفه های واردات خودرو، محدودیت عرضه خودروسازان و شرایط اقتصادی کشور، وضعیت بازار خودرو را در ماه های آینده چگونه می بینید؟ آیا باید منتظر موج جدید افزایش قیمت ها باشیم یا امکان بازگشت ثبات به بازار وجود دارد؟
بازار خودرو در شرایط فعلی به شدت تحت تاثیر تحولات سیاسی و اقتصادی قرار دارد و نمی توان برای آن یک مسیر قطعی در نظر گرفت. اگر در روزها و هفته های آینده اتفاق مثبتی در فضای سیاسی کشور رخ ندهد و حداقل یک توافق یا تفاهم شکل نگیرد، احتمال تشدید التهاب در بازار وجود دارد و طبیعتا قیمت خودرو نیز افزایش پیدا می کند. در مقابل، اگر تحولات سیاسی به سمت مثبت حرکت کند، ممکن است شاهد مقداری ریزش قیمت ها باشیم. اما نکته مهم این است که در هر دو سناریو، بازار با رکود مواجه خواهد شد. اگر قیمت ها افزایش پیدا کند، خودرو از توان خرید بخش بیشتری از جامعه خارج می شود و تقاضای موثر کاهش می یابد. اگر هم قیمت ها کاهش پیدا کند، خریداران برای خرید دست نگه می دارند و منتظر می مانند تا قیمت ها باز هم پایین تر بیاید. بنابراین، چه در شرایط افزایشی و چه در شرایط کاهششی، نمی توان انتظار داشت بازار به سرعت به رونق معاملاتی برسد. البته ممکن است در کوتاه مدت و در صورت افزایش قیمت ها، تقاضای هیجانی شکل بگیرد؛ به این معنا که برخی افراد برای حفظ ارزش دارایی خود به سمت خرید خودرو حرکت





تیونر آلمانی با ۸۰۰ اسببخار به شکار رکورد نوربرگرینگ رفت



پورشه از ۲۰۱۹ که RSGT۲۹۱۱ نسل ۹۹۱٫۲ را کنار گذاشت، جای خالی یک نسخه هاردکور توریورا پر نکرده است. تیونر آلمانی SSR Performance می‌خواهد با پروژه‌های خود به همین خلأ را پر کند. عکس‌های جاسوسی جدید از نوربرگرینگ نشان می‌دهد لئو پر اساس RSGT۳۹۹۲٫۲ ساخته شده است. همان بال عظیم و کاور آبرودینامیک مانتای ریسینگ حفظ شده، اما تغییرات اساسی زیر پوست است. SSR به موتور ۴ لیتری تخت ۶ سیلندر تنفس طبیعی GT۳ دو توربوشارژر اضافه کرده است. نسخه استاندارد ۵۱۸ اسببخار قدرت و ۴۶۵ نیوتون‌متر گشتاور دارد؛ اما شنیده‌ها از پیست می‌گوید قدرت لئو به بیش از ۸۰۰ اسببخار رسیده است. صدای آگزوز هم باس‌تر و بم‌تر شده و خروجی‌های دوگانه مرکزی برای خنک‌کاری بهتر توربوها از هم فاصله گرفته‌اند. تغییرات

بدنه همگی تابع توربو شدن هستند. درپچه‌های جدید روی گلگیر جلو، اسپلیتر جلو بسیار بزرگ، ورودی هوای جدید روی گلگیر عقب و تبدیل شیشه‌های ملتی عقب به ورودی هوای واقعی، دقیقا مثل راحل حرارتی RSGT۳ قبلی، SSR می‌گوید لئو یک توسعه کامل خودرو از صفر است؛ نه فقط یکجک تیونینگ. هدف، رکورد نوربرگرینگ است. در تیزر بهار امسال، SSR گفت با لئو رکوردهای زیادی را می‌شکند و نوربرگرینگ ۲۰۸ کیلومتری را محک نهایی می‌داند. سریع‌ترین پورشه رسمی فعلی، RSGT۳ مجهز به کیت مانتای با زمان ۶:۴۹٫۳۲۸ دقیقه با رانندگی یورگ بر گمایستر است و قبل از آن RSGT۲ با کیت مانتای ۶:۴۳٫۲۰۰ ثبت کرده بود. SSR می‌خواهد این اعداد را بشکند، هرچندر رکورد ۶:۲۹٫۹۰۰ مرسدس AMG One با فاصله زیادی در صدر است.

کنند؛ اما در بلندمدت قدرت خرید تعیین‌کننده اصلی بازار خواهد بود. به اعتقاد من، چشم‌انداز فعلی بیشتر بازاری ملتهب، گران و کم‌معامله را نشان می‌دهد.

یکی از متغیرهای مهم بازار خودرو، افزایش تعرفه‌های گمرکی و هزینه‌های واردات است. این تصمیمات چه اثری بر قیمت خودروهای وارداتی خواهد داشت و آیا می‌توان از شکل‌گیری موج جدید گرانی در این بخش صحبت کرد؟

به نظر من، قیمت خودروهای وارداتی تحت‌تاثیر تعرفه‌های جدید گمرکی و سایر هزینه‌های واردات، بین ۳۰ تا ۵۰ درصد افزایش پیدا می‌کند. موضوع فقط تعرفه گمرکی نیست؛ هزینه اسقاط خودرو، حمل‌ونقل، عوارض مستقیم و غیرمستقیم و سایر هزینه‌های جانبی نیز به قیمت تمام‌شده خودرو اضافه می‌شوند. بنابراین، مجموعه این عوامل باعث می‌شود خودروهای وارداتی با قیمت‌های بسیار بالاتری به‌بازار برسند. حتی ارزان‌ترین خودروهای وارداتی نیز ممکن است در محدوده قیمتی ۱۰ میلیارد تومان و بالاتر قرار بگیرند. این موضوع سیگنال بسیار مهمی برای بازار است؛ چراکه وقتی قیمت خودروهای وارداتی تا این اندازه افزایش پیدا می‌کند، آثار آن به سایر بخش‌های بازار نیز منتقل می‌شود. خودروهای مونتاژی و محصولات داخلی هم از این شرایط‌تاثیر می‌پذیرند. درواقع، افزایش قیمت خودروهای وارداتی می‌تواند انتظارات قیمتی در سایر بخش‌ها را تغییر دهد و بازار را ملتهب‌تر کند. به‌همین دلیل، نباید اثر تعرفه‌های جدید را صرفاً محدود به خودروهای وارداتی دانست.

در این میان، نرخ ارز چه جایگاهی در تعیین قیمت خودرو پیدا کرده است؟ آیا همچنان می‌توان نوسانات ارزی را مهم‌ترین عامل تغییر قیمت‌ها دانست یا متغیرهای دیگری نیز به همان اندازه اثرگذار شده‌اند؟

نرخ ارز همچنان یکی از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده قیمت خودرو است و به اعتقاد من، حتی می‌توان آن را یکی از اصلی‌ترین متغیرهای این بازار دانست. البته‌تاثیر نرخ ارز همیشه به‌صورت فوری و هم‌زمان در قیمت خودرو منعکس نمی‌شود و معمولاً با یک فاصله زمانی همراه است. با این حال، مساله فقط نرخ ارز نیست. عوامل روانی بازار و جهت‌گیری‌های سیاسی کشور نیز اهمیت زیادی دارند. وقتی انتظارات فعالان بازار نسبت به آینده اقتصادی و سیاسی تغییر می‌کند، این موضوع می‌تواند بر رفتار خریداران و فروشندگان اثر بگذارد. از سوی دیگر، عرضه و تقاضا، قوانین و مقررات جدید، آیین‌نامه‌های واردات، تغییر تعرفه‌های گمرکی و عوارض مستقیم و غیرمستقیم نیز در تعیین قیمت خودرو نقش دارند. حتی در برخی مقاطع، تغییر یک مقررات تجاری می‌تواند سریع‌تر از نوسان نرخ ارز بر انتظارات قیمتی بازار اثر بگذارد. بنابراین، برای تحلیل بازار خودرو باید مجموعه این متغیرها را در کنار یکدیگر بررسی کرد و نمی‌توان تمام تغییرات قیمت را صرفاً به نرخ ارز نسبت داد.

با توجه به این شرایط، دولت برای جلوگیری از التهاب بازار چه سیاستی باید در پیش بگیرد؟ آیا کنترل قیمت‌ها می‌تواند راهکار مناسبی باشد یا باید به سمت اصلاح ساز و کار عرضه و تقاضا حرکت کرد؟

معتقدم دولت باید از تغییرات مکرر سیاست‌های تجاری و تعرفه‌ای پرهیز کند. یکی از مشکلات بازار خودرو این است که در طول سال، مرتباً درباره افزایش یا کاهش تعرفه‌ها صحبت می‌شود و هر بار شایعات و تصمیمات جدید، انتظارات بازار را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. وقتی سیاستگذار چندین بار در فاصله کوتاه درباره تعرفه واردات تصمیمات متفاوتی مطرح می‌کند، طبیعتاً است که فعالان بازار نتوانند برای آینده برنامه‌ریزی کنند. این نااطمینانی به التهاب بازار دامن می‌زند. از سوی دیگر،

دولت باید میان سیاست‌های قیمت‌گذاری و میزان عرضه خودروسازان ارتباط منطقی برقرار کند. اگر خودروساز مجوز افزایش قیمت دریافت می‌کند، باید در کنار آن برنامه مشخصی برای افزایش عرضه و ایفای تعهدات خود داشته باشد. نمی‌توان صرفاً قیمت‌ها را افزایش داد، اما در طرف مقابل، برنامه روشنی برای تامین نیاز بازار ارائه نکرد. درواقع، سیاستگذار باید به جای تمرکز صرف بر کنترل قیمت، شرایطی ایجاد کند که عرضه خودرو افزایش پیدا کند و بازار از نظر مقررات و تصمیمات تجاری به ثبات برسد. ثبات سیاستی و امکان برنامه‌ریزی برای تولیدکنندگان و واردکنندگان، از الزامات اصلی بازگشت آرامش به بازار است.

یکی از اهداف اعلام‌شده واردات خودرو، افزایش رقابت و دسترسی مردم به خودروهای اقتصادی است. اما با تعرفه‌ها و هزینه‌های جدید، آیا اساساً



می‌توان از واردات خودرو اقتصادی در ایران صحبت کرد؟

در دنیا خودروهای اقتصادی فراوانی وجود دارد؛ اما مساله این است که در ایران یک خودرو اقتصادی به‌دلیل ساختار تعرفه‌ها و هزینه‌های واردات، به محصولی گران‌قیمت تبدیل می‌شود. برای مثال، خودرویی با قیمت حدود ۱۰ هزار دلار را در نظر بگیرید که از حداقل استانداردهای مورد نیاز برخوردار است. همین خودرو پس از محاسبه تعرفه گمرکی، هزینه حمل‌ونقل، عوارض مختلف، هزینه اسقاط و سایر مخارج واردات، با قیمت بسیار بالاتری به‌دست مصرف‌کننده می‌رسد. در چنین شرایطی، خودرویی که در بازار جهانی برای قشر متوسط طراحی شده، در بازار ایران به محصولی برای اقشار پردرآمد و متوسط به بالای جامعه تبدیل می‌شود. بنابراین، دیگر نمی‌توان آن را خودرو اقتصادی به معنای واقعی کلمه دانست. مشکل این‌جاست که ما مفهوم خودرو اقتصادی را صرفاً با قیمت

اولیه محصول در بازار جهانی تعریف می‌کنیم؛ درحالی که معیار اصلی باید قیمت تمام‌شده آن برای مصرف‌کننده ایرانی باشد. اگر قرار است واردات به افزایش دسترسی مردم به خودروهای ارزان‌قیمت کمک کند، باید تمام هزینه‌های تحمیل‌شده به خودرو در فرآیند واردات مورد بازنگری قرار گیرد.

آیا باید منتظر حذف خودروهای زیر یک میلیارد تومان از بازار باشیم؟ آیا خودروهای اقتصادی داخلی نیز به‌دربج از دسترسی مصرف‌کنندگان خارج شده‌اند؟

واقعیت این است که همین حالا هم خودروهای زیر یک میلیارد تومان در بازار آزاد عملاً وجود ندارند. اگر به قیمت‌های بازار آزاد نگاه کنید، حتی خودرویی مانند کوپیک نیز با قیمت‌هایی در محدوده یک‌میلیارد و ۷۰۰ تا یک‌میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان معامله می‌شود و در برخی شرایط به مرز ۲ میلیارد تومان نزدیک شده است. البته باید میان قیمت کارخانه و قیمت بازار آزاد تفاوت قائل شد؛ چراکه دسترسی به خودرو با قیمت کارخانه برای همه متقاضیان امکان‌پذیر نیست. آن‌چه برای مصرف‌کننده اهمیت دارد، قیمتی است که بتواند خودرو را در بازار تهیه کند و بلافاصله مورد استفاده قرار دهد. در چنین شرایطی، اگر کسی بخواهد امروز به بازار مراجعه کند و خودرویی بخرد که فردا بتواند از آن استفاده کند، عملاً گزینه‌های زیر یک تا ۱/۵ میلیارد تومان بسیار محدود شده‌اند و حتی خودروهای اقتصادی نیز به‌محدوده قیمتی بالاتری منتقل شده‌اند. این مساله نشان می‌دهد که مفهوم خودرو اقتصادی در بازار ایران به‌تدریج از بین رفته است. وقتی حتی محصولات داخلی که قرار بود پاسخگوی نیاز اقشار متوسط و کم‌درآمد باشند، با چنین قیمت‌هایی عرضه می‌شوند، دیگر نمی‌توان از دسترسی عمومی به خودرو اقتصادی صحبت کرد.





همچنین ترکیبات متفاوت در بخش های مختلف آج، به بهبود چسبندگی در پیچ ها و پایداری هنگام حرکت مستقیم کمک می کنند. پیرلی برای توسعه محصولات خود از آزمون های آزمایشگاهی و جامه های استفاده می کند و تایرها را از نظر دوام، مقاومت سایشی، ترمزگیری در مسیر خیس، صدای غلغلی و مقاومت غلغلی ارزیابی می کند. البته کیفیت نهایی عملکرد به انتخاب مدل مناسب، فشار باد استاندارد و شرایط نگهداری نیز وابسته است. بنابراین این مهندسی مواد و کنترل کیفیت تولید، دو عامل اساسی در اعتبار تایرهای سواری این برند ایتالیایی محسوب می شوند.

پیرلی (Pirelli) یکی از تولیدکنندگان مطرح تایر در جهان است که بخش مهمی از توان مهندسی خود را بر توسعه ترکیبات لاسستیکی و ساختار تایرهای سواری متمرکز کرده است. در محصولات این شرکت، کیفیت ساخت تنها به آج تایر محدود نمی شود، بلکه لایه های تقویتی، دیواره جانبی، تسمه های فولادی و ترکیبات شیمیایی لاستیک نیز نقش تعیین کننده ای دارند. برای مثال، خانواده P Zero با استفاده از ترکیبات اختصاصی و فناوری های پیشرفته توسعه یافته است. در برخی نسخه های عملکردمحور، از الیاف ترکیبی نایلون و آرامید در ساختار تسمه ها استفاده می شود تا ضمن کاهش وزن، مقاومت مکانیکی افزایش یابد.

کیفیت ساخت تایرهای سواری پیرلی

تجربه خودروسازان جهان از مدیریت دولت ها زیر ذره بین؛

«سایپا» فراتر از یک پرونده واگذاری است

بحث آینده سایپا نباید به این برداشت محدود شود که هرگونه نقد به این شرکت، تخریب سرمایه ملی است؛ همان طور که خصوصی سازی نیز نباید مجوزی برای نادیده گرفتن ظرفیت های صنعتی و اجتماعی آن باشد



انرژی، بخشی از این مشکلات به سیاست های کلان صنعت خودرو بازمی گردد و بخشی دیگر ریشه در تصمیم های گذشته شرکت دارد. سیدمحمداتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، پیش تر در مراسم رونمایی از محصولات جدید سایپا و افتتاح خط تولید آریا، اشاره به مشکلات بهارشرسیده از گذشته اعلام کرد که مدیریت فعلی توانسته است بخشی از مسائل این گروه را کنترل کند و معوقات را کاهش دهد و همچنین به ضرورت افزایش تولید، تحویل خودروهای باقی مانده به مشتریان و ارتقای کیفیت محصولات تاکید کرد. این اظهارات از دو جهت اهمیت دارد: نخست آن که مشکلات سایپا به یک دوره مدیریت محدود نیست و بخشی از تعهدات فعلی ریشه در تصمیم های گذشته دارد. دوم آن که مدیریت امروز، فارغ از زمان ایجاد این تعهدات، مسئولیت دارد برای تسویه آن ها برنامه اجرایی ارائه کند. بنابراین، دفاع از ثبات مدیریتی نباید به معنای تعویذ مدیران از پاسخ گویی باشد. ثبات زمانی ارزشمند است که به فرصت اجرای برنامه های اصلاحی و سنجش نتایج آن ها منجر شود. علی شیخزاده، مدیرعامل گروه خودرو سازی سایپا، یکی از چالش های اصلی شرکت را فروش محصولاتی بیش از ظرفیت واقعی تولید عنوان کرده است، به گفته او، در مقطعی حدود ۵۰۰ دستگاه شاهین در سامانه یکپارچه ثبت نام شده بود در حالی که ظرفیت سالانه تولید این خودرو حدود ۵۰ هزار دستگاه اعلام شده است. چنین فاصله ای میان تعهدات فروش و توان تولید، نشان می دهد اصلاح شیوه برنامه ریزی فروش و هماهنگی آن با ظرفیت واقعی تولید، برای جلوگیری از تکرار بحران ضروری است. بر اساس اعلام مدیرعامل، نزدیک به ۶۰ هزار دستگاه شاهین در دوره مدیریت فعلی تحویل شده و فروش جدید این محصول نیز برای مدیریت تعهدات موجود متوقف مانده است. این آمار، در صورت تطبیق با گزارش های رسمی تولید و تحویل، می تواند یکی از شاخص های ارزیابی روند کاهش تعهدات باشد. در کنار آن، باید زمان تحویل باقی مانده خودروها و میزان رضایت مشتریان نیز به صورت مستمر منتشر شود.

رشد تحویل و ضرورت تکمیل زنجیره اصلاحات
آمار اعلام شده گروه سایپا از افزایش تعداد خودروهای فاکتور شده در ماه های اخیر حکایت دارد. بر این اساس، تعداد خودروهای فاکتور شده از ۱۳ هزار و ۸۲۴ دستگاه در تیر ماه به ۱۹ هزار و ۹۰۲ دستگاه در مرداد ماه و ۲۴ هزار و ۳۴ دستگاه در شهریور ماه رسیده است. این آرقام به ترتیب از رشد حدود ۴۴ درصدی مرداد نسبت به تیر و افزایش نزدیک به ۲۱ درصدی شهریور نسبت به مرداد حکایت دارند. مجموع رشد فاکتور خودرو در فاصله تیر تا شهریور مبنای ارزیابی شفاف دارایی ها، بدهی ها، ظرفیت تولید، تعهدات و برنامه توسعه شرکت انجام شود. بزرگنمایی مشکلات بدون توجه به اقدامات اصلاحی، همان قدر می تواند تصویر ناقصی از بنگاه ارائه دهد که نادیده گرفتن بدهی ها و تعهدات آن، با این حال، نسبت دادن انگیزه هایی مانند کاهش عودی ارزش شرکت برای خرید ارزان تر، بدون سند معتبر، نمی تواند مبنای داوری قرار گیرد. آن چه اهمیت دارد، شفافیت فراپندآوری و جلوگیری از تضییع منافع عمومی است.

ثبات مدیریتی؛ پیش شرط عبور از بحران
سایپا در سال های گذشته با مجموعه ای از مشکلات ساختاری روبه رو بوده است؛ از فروش فراتر از ظرفیت تولید و انباشت تعهدات گرفته تا محدودیت نقدینگی، تحریم ها، دشواری تامین قطعات و ناترازی

خصوصی سازی صنعت خودرو در جهان به معنای خروج کامل دولت از مالکیت خودروسازان نیست. در بسیاری از اقتصادهای بزرگ، دولت ها یا نهادهای عمومی همچنان بخشی از سهام شرکت های خودرو سازی را در اختیار دارند؛ امامیزان دخالت آن ها در مدیریت، تامین مالی و تصمیم های تجاری متفاوت است. بررسی این تجربه ها نشان می دهد آنچه عملکرد خودروسازان را تعیین می کند، صرفا دولتی یا خصوصی بودن مالکیت نیست، بلکه نحوه حکمرانی شرکتی و مرزبندی میان سیاستگزاری و مدیریت بنگاه است. چین یکی از مهم ترین نمونه های حضور دولت در صنعت خودرو به شمار می رود. شرکت های مانند سایپا فاو و دانگ فنگ در ساختار مالکیت دولتی قرار دارند و در کنار آن ها، خودرو سازان خصوصی مانند بی وای دی و جیلی نیز فعالیت می کنند. دولت چین از این ساختار برای توسعه خودروهای برقی، باتری، فناوری و صادرات بهره می گیرد؛ الگویی که مالکیت دولتی و خصوصی را در کنار یکدیگر قرار داده است. در فرانسه، دولت از طریق سهامداری در گروه رنو حضور دارد و در آلمان نیز ایالت نیدرزاکسن یکی از سهامداران فولکس واگن است. این تجربه ها نشان می دهد که حتی در اقتصادهای پیشرفته، سهامداری عمومی در صنعت خودرو لزوما با اداره مستقیم شرکت از سوی دولت همراه نیست. در مقابل، کره جنوبی با خودرو سازی مانند هیوندای نشان می دهد توسعه این صنعت می تواند از مسیر حمایت صنعتی، سرمایه گذاری فناورانه و تقویت صادرات نیز دنبال شود. تجربه این کشورها برای ایران یک پیام روشن دارد: خصوصی سازی موفق صرفا به واگذاری سهام محدود نمی شود. استقلال مدیریت، شفافیت مالی، رقابت، سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه و پاسخ گویی مدیران، عواملی هستند که باید همزمان مورد توجه قرار گیرند. بر همین اساس، بحث درباره آینده سایپا نیز نباید به دو گانه ساده دولتی ماندن یا خصوصی شدن تقلیل پیدا کند؛ مساله اصلی، حفظ توان تولیدی و امکان اصلاح ساختار این خودرو ساز است.

سایپا فراتر از یک پرونده واگذاری
سایپا صرفا یک نام تجاری با مجموعه ای از خطوط تولید نیست؛ این گروه صنعتی بخشی از زنجیره تامین خودرو، اشتغال صنعتی، شبکه قطعه سازی و خدمات پس از فروش کشور را در اختیار دارد. از این منظر، هر تصمیم درباره مالکیت آن باید با توجه به پیامدهای اقتصادی، صنعتی و اجتماعی آن اتخاذ شود. خصوصی سازی، اگر بدون برنامه روشن برای تامین مالی، توسعه محصول، حفظ ظرفیت تولید و تعیین تکلیف تعهدات گذشته انجام شود، به تنهایی تضمین کننده بهبود عملکرد نخواهد بود. در چنین شرایطی، نگرانی درباره تخریب ارزش یک سرمایه صنعتی پیش از تعیین تکلیف آینده آن، موضوعی قابل بررسی است. مشکلات مالی، تعهدات معوق و ضعف های کیفی سایپا باید بدون تعارف مورد توجه قرار گیرند؛ اما تصویر این شرکت را نمی توان فقط با فهرست مشکلات گذشته ترسیم کرد. ظرفیت تولید، دارایی های صنعتی، نیروی انسانی متخصص، شبکه تامین و امکان توسعه محصولات جدید نیز بخشی از ارزش واقعی یک خودرو ساز هستند. از همین رو، هرگونه واگذاری باید بر مبنای ارزیابی شفاف دارایی ها، بدهی ها، ظرفیت تولید، تعهدات و برنامه توسعه شرکت انجام شود. بزرگنمایی مشکلات بدون توجه به اقدامات اصلاحی، همان قدر می تواند تصویر ناقصی از بنگاه ارائه دهد که نادیده گرفتن بدهی ها و تعهدات آن، با این حال، نسبت دادن انگیزه هایی مانند کاهش عودی ارزش شرکت برای خرید ارزان تر، بدون سند معتبر، نمی تواند مبنای داوری قرار گیرد. آن چه اهمیت دارد، شفافیت فراپندآوری و جلوگیری از تضییع منافع عمومی است.

ثبات مدیریتی؛ پیش شرط عبور از بحران
سایپا در سال های گذشته با مجموعه ای از مشکلات ساختاری روبه رو بوده است؛ از فروش فراتر از ظرفیت تولید و انباشت تعهدات گرفته تا محدودیت نقدینگی، تحریم ها، دشواری تامین قطعات و ناترازی

تامین انرژی به تنهایی رکود تولید را برطرف نمی کند



امین شاکری، نایب رئیس کمیسیون اقتصاد کلان اتاق بازرگانی ایران با اشاره به چشم انداز اقتصاد کشور در نیمه دوم سال ۱۴۰۵، به تجارت نیوز گفت: «اقتصاد ایران با تدلوم شرایط فعلی با مجموعه ای از فشار های همزمان در حوزه تولید، تجارت، نقدینگی و اشتغال روبه رو می شود. گرچه نمی توان با قطعیت از وقوع یک موج فرآگیر بیکاری سخن گفت، اما شواهد آماری نشان می دهد خطر کاهش ظرفیت تولید، افت آمار اشتغال جدید و افزایش تقاضای نیروی انسانی برای ورود به بازار کار جدی است و نباید آن را نادیده گرفت.»

شاکری با اشاره به آماری های اقتصادی منتشر شده از سوی نهادهای اقتصادی کشور در ۶ ماهه نخست سال جاری بیان کرد: «این آمار ها از فشار قابل توجه بر ساختار هزینه ای بنگاه ها حکایت دارند. افزایش قیمت مواد اولیه، انرژی، حمل و نقل، تجهیزات و هزینه تامین مالی، هزینه جایگزینی موجودی انبار و تامین سرمایه در گردش را افزایش می دهد. در چنین شرایطی، بنگاه ها برای حفظ سطح قبلی تولید به منابع مالی بیشتری نیاز دارند؛ در حالی که قدرت خرید مشتریان و توان تامین مالی بسیاری از واحدهای اقتصادی متناسب با این افزایش هزینه ها رشد نمی کند.»

نایب رئیس کمیسیون اقتصاد کلان اتاق بازرگانی ایران با تاکید بر این که تولیدکنندگان همواره امکان انتقال افزایش هزینه ها به قیمت فروش را ندارند، اظهار کرد: «در بازارهای رقابتی با شرایط رکود تقاضا، افزایش قیمت ممکن است به کاهش فروش و از دست رفتن بازار منجر شود. در نتیجه، بخشی از فشار تورمی به کاهش حاشیه سود، تعویق یا توقف طرح های توسعه ای و کاهش خرید مواد اولیه تبدیل می شود و در مراحل بعدی، می تواند کاهش شیفتهای کاری یا تعدیل نیروی انسانی را به دنبال داشته باشد.» شاکری با اشاره به احتمال تشدید فشار بر بازار کار در ماههای آینده تصریح کرد: «اگر افزایش هزینه ها در نیمه دوم سال با محدودیت نقدینگی، دشواری تامین مواد اولیه، کاهش سفرها و اختلال در تامین انرژی همراه شود، ممکن است بنگاه ها ابتدا اضافه کاری و شیفتهای تولیدی خود را کاهش دهند، سپس قراردادهای موقت را تمدید نکنند و در نهایت به تعدیل نیروی انسانی روی بیاورند. در بسیاری از بنگاه ها، تعدیل نیرو آخرین مرحله واکنش به بحران است و پیش از آن، کاهش ساعات کار و افت بهره وری نیروی انسانی اتفاق می افتد.»

نگاه View

گلیاه متقاضیان از تاخیر در صدور و تحویل کارت سوخت

به نقل از «پسنا» کارت هوشمند سوخت به عنوان یکی از ابزارهای مدیریت مصرف و توزیع فرآورده های نفتی، نقش مهمی در شفافیت میزان مصرف، کنترل برداشت سهمیه و جلوگیری از عرضه خارج از شبکه و قاچاق سوخت دارد. از این رو، دسترسی آسان و به موقع مالکان خودرو به این کارت، به ویژه در شرایطی که استفاده از کارت سوخت جایگاه در برخی استان ها با محدودیت های همراه شده، اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

در همین راستا، زمستان سال گذشته طرح ملی صدور آتی کارت هوشمند سوخت با هدف تسریع در فرآیند صدور، کاهش هزینه های اجرایی و افزایش رضایت متقاضیان به اجرا درآمد. بر اساس این طرح، قرار بود با الکترونیکی شدن مراحل ثبت درخواست و فراهم شدن امکان دریافت حضوری کارت، زمان انتظار متقاضیان نسبت به روش های گذشته کاهش یابد. بر اساس ساز و کار اعلام شده، متقاضیان می توانند با مراجعه به سامانه اینترنتی شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی به نشانی fcs.niopdc.ir و



ورود از طریق پنجره ملی خدمات دولت هوشمند یا نصب اپلیکیشن «سوخت من»، درخواست خود را به صورت غیرحضوری ثبت کنند. پس از ثبت اطلاعات و بارگذاری مدارک مورد نیاز، متقاضی امکان انتخاب شیوه دریافت کارت، اعم از ارسال پستی یا تحویل حضوری را دارد. در صورت انتخاب روش حضوری نیز با تعیین استان، شهرستان و ناحیه عملیاتی مورد نظر، محل مراجعه برای دریافت کارت مشخص می شود. با این حال، برخی متقاضیان از مشکلاتی در اجرای این فرآیند خبر داده اند. به گفته این افراد، با وجود تکمیل مراحل ثبت درخواست، در برخی موارد پیامک مربوط به ادامه فرآیند یا زمان دریافت کارت ارسال نمی شود. همچنین تاخیر در ثبت درخواست و نمایش ندان برخی نواحی عملیاتی در سامانه از دیگر مشکلات مطرح شده از سوی متقاضیان است. با توجه به گلیاهای مطرح شده، انتظار می رود شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی ضمن بررسی اختلال های احتمالی سامانه ثبت درخواست، وضعیت ارسال پیامک های اطلاع رسانی، عملکرد مراکز صدور و روند تحویل کارت های معنی را نیز به صورت مستمر پایش کند تا فاصله میان زمان پایش اعلام شده و زمان واقعی دریافت کارت کاهش یابد. در همین حال، متقاضیانی که در روند ثبت نام، دریافت یا پیگیری کارت هوشمند سوخت با سوال یا مشکلی مواجه هستند، می توانند برای دریافت راهنمایی و پیگیری موضوع با مرکز پاسخگویی عمومی، از صحت و اعتبار اطلاعات اطمینان حاصل کنند.»

از هموطنان عزیز در خواست می شود ضمن پرهیز از توجه به اخبار تایید نشده و باز نشر مطالب فاقد منبع معتبر، اخبار و اطلاعاتی مرتبط با کارت هوشمند سوخت و نحوه عرضه فرآورده های نفتی را فقط از طریق مراجع رسمی و اطلاع رسانی های شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی ایران پیگیری کنند.



فعال شدن کارت های هوشمند سوخت خودروهای با عمر بیش از ۲۵ سال و موتور سیکلت های با عمر بیش از ۱۰ سال، به آگاهی می رساند خبر منتشر شده مبنی بر غیرفعال سازی کارت های سوخت این وسایل نقلیه، مورد تایید شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی ایران نیست.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران، متن اطلاعیه شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی به شرح زیر است: «به اطلاع هموطنان گرامی می رساند در پی انتشار برخی اخبار و مطالب در فضای مجازی مبنی بر غیر

زاپاس

Spare Tire

تکذیب خبر غیر فعال شدن کارت سوخت خودروهای بالای ۲۵ سال



ظاهر عجیب خودرو روسی

لادا نیوا همیشه به بی آلایشی و توان آفرود معروف بوده؛ اما نسخه استاندارد برای باتلاق و تاندرا کم می آورد. برای همین VAZ-۱۹۲۳ Marsh ساخته شد؛ یک تبدیل تخصصی برای عبور از زمین های افراطی، مرداب و برف عمیق روسیه. کمتر از هزار دستگاه از مارش تولید شده و پیدا کردن نمونه سالم سخت است. حالا یک نمونه ۲۰۰۲ با بازسازی کامل در سایت Mobile.de آلمان با قیمت ۱۹ هزار و ۹۹۹ یورو، حدود ۲۲ هزار و ۴۰۰ دلار برای فروش گذاشته شده که احتمالاً تمیزترین بازمانده است. ظاهر مارش بیشتر شبیه اسباب بازی Hot Wheels است تا خودرو جاده‌ای. بدنه روی تایرهای عظیم بالونی با فشار فوق العاده کم سوار است؛ گلگیرهای برآمده، سپر فولادی و ارتعاشی که چاله را بی معنا می کند. این تایرها سطح تماس را به شدت زیاد می کنند

تا روی برف و یخ فرو نرود. داخل کابین فرمان و صندلی های باکتی با نوشته Bronto دیده می شود؛ اشاره به زیرمجموعه تخصصی آتوواز که مارش و نیوا برنتو را می ساخت. زیر کاپوت خبری از V8 نیست، همان موتور تنفس طبیعی ۱.۷ لیتری ۴ سیلندر با ۷۹ اسب بخار قدرت و حدود ۸۰ نیوتن متر گشتاور. فروشنده می گوید خودرو بازسازی حرفه ای شده و در حد نواست. این نسخه کمیاب بانوشتی جالب در تاریخ آفرود است. لادا اخیراً نسخه بهروز نیوا الجندر ابا بدنه فولاد گالوانیزه دوطرفه، ایربگ راننده، عایق بندی بهتر، کولر و موتور قوی تر معرفی کرده؛ اما هیچ کدام کار بیامی مارش را ندارد. کسی که این نیوا را بخرد، دیگر نگران چاله، جدول یا حتی مرداب نخواهد بود.

ویژه ها

ستاد نوسازی: خودرو را تحویل ندهید، ثبت نامتان می سوزد!



ستاد نوسازی و مراکز اسقاط با صدور اطلاعیه ای، وضعیت پرونده های رسوب شده و پلاتکلیف سال ۱۴۰۴ را تعیین تکلیف کرده و ضوابط جدیدی را برای تسریع در فرآیند تحویل خودرو به مراکز اسقاط ابلاغ کرد. در بخشی از این ابلاغیه، برای جلوگیری از اطاله دادرسی و رسوب پرونده ها، مقرر شد از ماه جاری، متقاضیانی که در فرآیند پذیرش و انتخاب مرکز اسقاط قرار می گیرند، از تاریخ فراخوان خودرو ساز حداکثر ۶۰ روز مهلت داشته باشند تا خودرو خود را به مرکز اسقاط مربوطه تحویل دهند. در صورت عدم مراجعه و تحویل خودرو در این بازه زمانی، پرونده منحل شده و وضعیت متقاضی به «ثبت نام عمومی» تنزل خواهد یافت.

دیگه چه خبر؟

گزارش دیوان محاسبات کشور از واردات خودرو در سال گذشته



دیوان محاسبات کشور اعلام کرد در اجرای حکم بند (ر) تبصره (۱) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور، با وجود پیش بینی ۲ میلیارد یورو منابع ارزی حاصل از صادرات برای واردات خودرو و ثبت سفارش ۲۱۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه، در نهایت ۶۲ هزار و ۷۰۸ دستگاه خودرو با تامین ارز به میزان ۹۴۰ میلیون یورو وارد کشور شده است. میانگین قیمت ارزی خودروهای وارد شده در این سال، ۱۵ هزار یورو بوده است. همچنین در بخش واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، با وجود ثبت سفارش ۲۴۴ دستگاه خودرو، در سال ۱۴۰۴ هیچ وارداتی انجام نشده است.

طی سه سال اخیر رقم خورد؛

اسقاط ۶۸۰ هزار خودرو فرسوده و صرفه جویی بیش از ۲ میلیارد لیتر بنزین



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

نوسازی ناوگان حمل و نقل و جایگزینی خودروهای فرسوده با وسایل نقلیه جدید، در سال های اخیر به یکی از محورهای مهم سیاست گذاری برای مدیریت مصرف سوخت در کشور تبدیل شده است. افزایش مصرف بنزین و فشار بر منابع تامین این فراورده، ضرورت توجه به راهکارهایی فراتر از افزایش ظرفیت تولید را پررنگ کرده است؛ در این میان، خروج خودروهای پرمصرف و فرسوده از چرخه تردد می تواند نقش موثری در کاهش تقاضای سوخت داشته باشد. آمارهای وزارت صنعت، معدن و تجارت از عملکرد طرح های اسقاط نشان می دهد طی ۳۹ ماه، از سال ۱۴۰۲ تا ابتدای سال ۱۴۰۵، حدود ۶۸۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه فرسوده از چرخه خارج شده اند. برآوردها حاکی از آن است که اجرای این طرح ها در مجموع بیش از ۲ میلیارد لیتر صرفه جویی در مصرف بنزین به همراه داشته است. همچنین در سال های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴، در مجموع ۵۵۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه اسقاط شده و میزان صرفه جویی حاصل از این اقدام حدود یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون لیتر گزارش شده است. بررسی تفکیکی عملکرد سالانه نیز از تفاوت میزان صرفه جویی در این دو سال حکایت دارد. در سال ۱۴۰۳، صرفه جویی بنزین ناشی از اسقاط و نوسازی ناوگان به حدود یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون لیتر



رسید؛ این در حالی است که رقم ثبت شده برای سال ۱۴۰۴ حدود ۴۹۰ میلیون لیتر بوده است. این اختلاف می تواند تحت تاثیر تفاوت

در تعداد و ترکیب وسایل نقلیه اسقاط شده، مشخصات خودروهای جایگزین و نحوه محاسبه صرفه جویی قرار داشته باشد و برای ارزیابی دقیق تر، نیازمند بررسی جزئیات آماری هر دوره است. اهمیت این آمارها زمانی بیشتر مشخص می شود که مصرف بالای سوخت در خودروهای قدیمی و فرسوده مورد توجه قرار گیرد. فرسودگی موتور، فناوری قدیمی سیستم احتراق و کاهش رانندمان قطعات فنی، موجب می شود این وسایل نقلیه در بسیاری از موارد بنزین بیشتری نسبت به خودروهای جدید مصرف کنند. علاوه بر این، عملکرد نامناسب موتور و سامانه های کنترل آلایندگی، میزان انتشار آلاینده های زیست محیطی را نیز افزایش می دهد. از منظر اقتصادی و انرژی، اسقاط خودروهای فرسوده می تواند بخشی از فشار وارد شده بر شبکه تامین و توزیع بنزین را کاهش دهد. هر میزان کاهش مصرف، به معنای آزاد شدن بخشی از منابع سوختی برای پاسخ گویی به سایر بخش های مصرف کننده است. در شرایطی که مدیریت ناترازی بنزین به یکی از مسائل مهم اقتصاد کشور تبدیل شده، صرفه جویی حاصل از نوسازی ناوگان می تواند در کنار توسعه حمل و نقل عمومی، بهینه سازی مصرف و افزایش بهره وری خودروها، بخشی از راهکارهای کنترل تقاضا باشد. البته تحقق منافع اقتصادی و زیست محیطی این طرح صرفاً به تعداد خودروهای اسقاط شده وابسته نیست. میزان پیمایش خودروهای خارج شده، مصرف سوخت آن ها پیش از اسقاط و مشخصات فنی وسایل نقلیه جایگزین، از جمله عواملی هستند که بر نتیجه نهایی اثر می گذارند. به همین دلیل، جایگزینی خودروهای فرسوده با محصولات کم مصرف و دارای استانداردهای مناسب، اهمیت زیادی در تحقق صرفه جویی واقعی دارد.

توئیترا

وزارت صمت به گرانی خودرو پایان دهد



اردوان اکبرپور، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با اشاره به افزایش قیمت خودروهای داخلی در روزهای گذشته گفت: «قیمت خودروهای داخلی پیش از این نیز بالا بود؛ اما در هفته های گذشته برخی دلالتان با استاندارد به تحریم ها بر قیمت ها افزودند و بازار را با افزایش مضاعف قیمت خودروها مواجه کردند.» وی با تاکید بر ضرورت نظارت وزارت صنعت، معدن و تجارت بر بازار خودرو تصریح کرد: «وزارت صمت مسئولیت تنظیم و نظارت بر این بازار را بر عهده دارد و باید در برابر هر گونه افزایش نرخ غیرمتعارف و قیمت سازی ها محکم بایستد.» وی ادامه داد: «واگذاری بازار به دلالان و توجیه افزایش قیمت ها با شرایط تحریم، نمی تواند جایگزین نظارت و پاسخگویی این وزارتخانه شود.»

رفع موانع ترانزیتی در مرز دوغارون به نظر حقوقی معاونت قوانین مجلس موکول شد



به نقل از خانه ملت، محسن زنگنه در تشریح جلسه روز شنبه، نهم آبان ماه کمیته بررسی راهکارهای تسریع در ترانزیت و فرآیندهای عبور کامیون ها و همچنین تسهیل تشریفات اداری واردات و صادرات کالا از مرز دوغارون گفت: «در ادامه جلسه قبلی، روز شنبه دومین جلسه برای بررسی مسائل و رفع موانع موجود در مرز دوغارون با حضور روسای سازمان راهداری و گمرک، نمایندگان وزارت کشور، منطقه آزاد، شرکت ملی پخش فراورده های نفتی و همچنین معاونت قوانین مجلس شورای اسلامی برگزار شد.»

نماینده مردم تربت حیدریه و معاونات در مجلس ادامه داد: «در نهایت، با توجه به این که یکی از مشکلات اصلی مادر حوزه مناطق آزاد، تعدد قوانین در خصوص تکالیف، مسئولیت ها و اختیارات دستگاه های مختلف است، این موضوع موجب شده در برخی موارد وظایف دستگاه ها با یکدیگر تلافی پیدا کند و تفاسیر مختلفی از قانون ارائه شود.»

زنگنه تصریح کرد: «امروز راهکارهای مختلفی برای رفع این مشکل مطرح شد و در نهایت حاضران توافق کردند معاونت قوانین مجلس همه مواد قانونی مربوط به گذرگاه های مرزی و مناطق آزاد را بررسی کند. همچنین همه دستگاه ها پذیرفتند نظر حقوقی معاونت قوانین درباره مدیریت مرز دوغارون و تعیین دستگاه هماهنگ کننده در این مرز، هر چه باشد، مورد توافق و پذیرش همه دستگاه ها قرار گیرد.»

رئیس کمیسیون ویژه حمایت از تولید و نظارت بر اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در مجلس خاطرنشان کرد: «البته مقرر شد این نظریه باخذ نظر دیوان محاسبات نیز تدوین شود تا برای دستگاه های اجرایی مشکلات حقوقی به دنبال نداشته باشد.»

وی در پایان گفت: «در نهایت، موارد قانونی برای بررسی به معاونت قوانین ارجاع شد و امیدواریم این معاونت با برگزاری جلساتی در هفته پیش رو با ذی نفعان، مجریان و دستگاه های مربوطه، نظر حقوقی خود را اعلام کند.»

چپ تلند؟

تعرفه واردات خودرو باید همسو با سیاست های کلان باشد

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «در تعیین تعرفه واردات خودرو باید موضوع توسعه خودروهای هیبریدی لحاظ و واردات خودروهای اقتصادی برای ایجاد رقابت در بازار تسهیل شود.» مصطفی طاهری با بیان این که تعرفه واردات خودرو از ۲ بخش تشکیل می شود، گفت: «یک بخش حقوق گمرکی و بخش دیگر سود بازرگانی است. تغییر حقوق گمرکی نیاز به قانون دارد و دولت نمی تواند به تنهایی تغییراتی در حقوق گمرکی اعمال کند.»

چرا؟

دولت نباید شرایط را برای توسعه خودروهای برقی دشوار کند

نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «در سیاست ها و قوانین بالادستی خودرو، تسهیل واردات خودروهای برقی و هیبریدی لحاظ شده است و دولت نباید شرایط را برای توسعه این خودروها دشوار کند یا اقدامی انجام دهد که باعث افزایش قیمت خودروهای برقی و هیبریدی شود؛ ضمن این که سیاست های کلان بر این موضوع تاکید دارند که واردات خودروهای لوکس و با ارزشی بالا باید محدود شوند.»

برای چپ؟

سال گذشته میانگین تعرفه واردات انواع خودروها، ۱۰۰ درصد لحاظ شد

وی خاطرنشان کرد: «سود بازرگانی باید بر اساس سیاست ها تنظیم شود و با این که در اختیار دولت است، نباید بر خلاف این سیاست ها اقدام شود.» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: «سال گذشته میانگین تعرفه واردات انواع خودروها، ۱۰۰ درصد لحاظ شد؛ تعرفه خودروهای برقی و هیبریدی هم حدود ۴ درصد بود، اما برای امسال هنوز عدد مشخصی در نظر گرفته نشده است.»

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت «فارسازی خاور» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه

۷۲۳

میلیارد تومان

میزان افزایش

۹۰

درصد

درآمد مهرماه

۱۵۶

میلیارد تومان

شرکت فنر سازی خاور
KHAVAR SPRING Mfg. Co

شرکت «فارسازی خاور» در هفت ماهه منتهی به شهریور ماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۷۲۳ میلیارد تومان را به ثبت رساند.



جنرال موتورز یکی از کارخانه‌های باتری و موتور برقی خود را می‌شیکان را تعطیل می‌کند: آن هم درست در دوری که برنام‌های برقی‌اش را ادامه تغییر می‌دهد. کارخانه Brownstown Battery Assembly در نزدیکی دیترویت، یک سایت ۴۸۰ هزار فوت مربعی است که از سال ۲۰۰۹ فعال بود. این مجموعه یک باتری کادیلک سلسیتیک و باتری و موتور برقی شورولت کوروت E-Ray را می‌ساخت. در اوج کار خود حدود ۳۰۰ کارگر داشت؛ اما حالا به گزارش «توموتو نیوز» کمتر از ۱۲ نفر در آن مشغول به کار هستند. به گفته سخنگوی جی‌ام، دلیل تعطیلی پایان قرارداد اجاره در تابستان آینده است و ربطی به استراتژی برقی ندارد. کارگران طبق توافق با اتحادیه UAW به سایت‌های دیگر منتقل می‌شوند و کار باقی‌مانده به کارخانه‌های دیگر جی‌ام منتقل می‌شود. این

«جی‌ام» یک کارخانه باتری را تعطیل می‌کند



«چری» به دنبال شریک آمریکایی



چری، بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو چین می‌خواهد با کمک یک خودرو ساز آمریکایی وارد این سرزمین شود. به گزارش «رویترز» از مقر چری در ووهو، چارلی ژانگ نایب رئیس شرکت گفته چری که با برندهای خودش، اومودا و جیکو می‌فروشد، برای همکاری با آمریکایی‌ها کاملاً باز است. چری همین حالا در مکزیک فعال است و برای اوایل ۲۰۲۷ ورود به کانادا را بعد از باز شدن در هادر مذاکرات تجاری ژانویه با دولت مسارک کارنی برنامه‌ریزی کرده، اما آمریکا پیچیده‌تر است. سد اول تعرفه ۱۰۰ درصدی روی خودرو وارداتی چینی و سد دوم ممنوعیت نرم‌افزار چینی در خودروهای متصل است؛ قانونی که امسال باعث خروج پولستار متعلق به جیلی از آمریکا شد. ژانگ می‌گوید: از نظر فنی می‌توان راحل بدون چین پیدا کرد: «قطعا از نظر فنی می‌توانیم راحل بدون سخت‌افزار و نرم‌افزار چینی پیدا کنیم.» سناریویی که او تلویحا پیشنهاد می‌دهد، شبیه کاری است که استلانتیس با لیمپ‌موتور کرد. استلانتیس ۳ سال پیش ۲۱ درصد لیمپ‌موتور را خرید و جوینت‌ونچر ۵۱ درصدی ساخت تا به جای جنکین، با چین کار کند. در مورد چری، فور د یا جی‌ام می‌توانند خودرو را در خاک آمریکا بسازند و چری از نظر قانونی با دور زدن تعرفه و قانون نرم‌افزار، جای پا پیدا کند.

وقتی چینی‌ها هم در محاسبات خود اشتباه می‌کنند!

کاهش صادرات خودروهای پاک از چین به اروپا



هم اقتصاد چین را به همان مسیر می‌برد. جنگ تجاری ترامپ صادرات به آمریکا را محدود کرد. یکن پاسخ را در تنوع‌بخشی یافت: هجوم به آسیا، اروپای شرقی، آمریکای جنوبی و به‌ویژه اتحادیه اروپا. اروپا که بزرگ‌ترین بازار باز مانده برای چین است، حالا مستقیم‌ترین تهدید را هم می‌سازد. واردات از چین به اتحادیه اروپا امسال ۳۶ درصد بیشتر از پار سال است؛ روزی بیش از یک میلیارد یورو کالا. صنایع کلیدی اروپا در حال غرق شدن هستند و تحمل بروکسل با تعطیلی کارخانه‌ها و اخراج کارگران تمام شده است. همین ماه، اتحادیه اروپا با یکن توافق کرد و واردات خودروهای هیبریدی چینی را به حدود نصف سطح فعلی محدود کند؛ پس از آن که آلمان به فرانسه پیوست و خواستار اختیارات بیشتر کمیسیون اروپا برای مهار سیل خودروهای چینی شد. فرانسه و آلمان که آلمان به دلیل سرمایه‌گذاری گسترده در چین دیر به مقاومت پیوست، حالا طرحی برای ایجاد اختیارات جدید را پیش می‌برند:

«کلید قطع» یا Kill Switch که دسترسی کامل یک کشور به بازار اروپا را در صورت آسیب به اقتصاد اتحادیه می‌بندد؛ حتی اگر نام چین نیاید، منظور همین کشور است. حساسیت یکن به تهدید اروپا در سرعت پذیرش سقف هیبریدها آشکار شد. انسداد کامل بازار اروپا، هر چند بعید به نظر می‌رسد، می‌تواند مدل اقتصادی چین را نابود کند. آن چه اضطراب اروپا می‌گوید این است که چین مدل صادراتی مبتنی بر وام‌های یارانه‌ای، بودجه چین مدل صادراتی مالیاتی، تخفیف صادراتی و تزریق سهام دولتی را بیش از حد پیش برده است. کشورها و در رأس آن‌ها اتحادیه اروپا، نمی‌خواهند شیر اطمینان محل دامپینگ مازاد ظرفیت کارخانه‌های چین باشند که بار شد ۱۰۰ درصدی تولید خودرو و تراشه در سه سال اخیر، نصف جهان را اشباع کرده است. آسیب‌پذیری فقط تلافی تجاری نیست، مازاد ظرفیت داخلی به معنای جنگ قیمتی خونین، حاشیه‌سود نزدیک به صفر و وام‌های معوق است که با ورود به سیستم بانکی، ثبات مالی را تهدید می‌کند.

فناوری، سوخت اصلی صادرات چینی‌هاست

رشد صادرات چین به‌طور فزاینده با صادرات‌های تک و به‌ویژه نیمه‌های تغذیه می‌شود. رونق هوش مصنوعی صادرات تراشه را چنان جهش داده که حالا حدود یک‌سوم رشد صادرات را تشکیل می‌دهد. بنا به آمار گمرک صادرات تراشه در ماه سپتامبر ۱۰۸ درصد و تجهیزات مرکز داده ۶۳ درصد رشد کرده است. اما این همان نقطه شکنندگی جدید است. رونق AI آمریکایی متمرکز بر آمریکا، بر پایه‌هایی شکننده بنا شده و اشتباهی سیری ناپذیر آن برای سرمایه‌گذاری با آگاهی فراینده تامین کنندگان مالی از ریسک‌ها بر خور کرده است. چرخش عمدی چین به سمت تولید‌های تک و هوش مصنوعی به این معناست که مانند آمریکا، هر کندی یا ترکیدن حباب در استقرار AI می‌تواند پیامدهای ویرانگری برای یکن داشته باشد. با وجود این، یکن تاکنون برای توازن‌بخشی، اقدام معناداری نکرده است. تلاش‌های بسیار متوسطی برای تحریک مصرف داخلی صورت گرفته؛ مانند کاهش نرخ وام مسکن و پیش‌پرداخت‌ها، یا یارانه تعویض خودرو و لوازم خانگی قدیمی؛ اما هیچ اقدام ساختاری دیده نمی‌شود.

کاستانیا میلانو «جولیا» را دوباره می‌سازد

خودرو به ۱۸۵ اینچ حدود ۴۰۷ متر و ارتفاع آن به ۱۵۴ اینچ کاهش یافته تا تناسبات یک GT کلاسیک را بگیرد. تمام پنل‌ها از فیبر کربن ساخته می‌شود و با حذف درهای عقب و صندلی‌های عقب، وزن هدف ۱۲۲۰ کیلوگرم اعلام شده و حدود ۱۴۰ تا ۱۸۰ کیلوگرم سبک‌تر از جولیا QV استاندارد است. عرض ۱۷۶ اینچ باتر که‌های عریض شده برابر نسخه پیست‌محور GTAm و گلگیرهای برجسته پهن جذیبیت این مدل را افزایش داده است. طراحی جلو به‌شیرانگی است؛ چراغ‌های نازک LED، دی‌لایت چنگالی که یادآور پڑوهای جدید است، جلوینچره Scudetto آلفا با قاب کربنی و ورودی‌های هوای بزرگ. در عقب چراغ‌های نواری باریک، آگزوزهای دوپل روی هم مثل کوادر یفولیو، دیفیوزر کربنی عظیم و سقف پارچه‌ای تاشو با شیشه عقب کوچک که به عنوان بادگیر عمل می‌کند.

کاستانیا میلانو که نام آن به سال ۱۸۴۹ و ساخت کالسکه‌های اختصاصی برای اشراف اروپا گره خورده، حالا می‌خواهد یکی از آخرین سدان‌های اسپرت بنزینی خالص را به یک اثر کلکسیونی تبدیل کند؛ الفارو متو جولیا کوادر یفولیو. ایده ساده است اما جسورانه؛ اگر جولیا QV اضافه در گاراژ دارید، آن را بدهید تا به یک کوپه دو نفره کروک با بدنه تمام فیبر کربن تبدیل شود؛ تغییرات فراتر از کیت بدنه است. به گزارش «کراسکوپز» کابین کامل شامل صندلی‌های جلو، فرمان و داشبورد ۳۳۰ میلی‌متر معادل ۱۱۸ اینچ به سمت محور عقب منتقل می‌شود. این جابه‌جایی توزیع وزن را به عقب می‌برد و امکان کشیدن کاپوت را فراهم می‌کند. کاپوت جدید ۴۰ میلی‌متر پایین‌تر قرار گرفته و با بخش بزرگ فیبر کربن به نمایش درآمده است. طول



ابتکار «زیکر» برای فروش بیشتر در اروپا

«زیکر می‌گوید نبود سابقه برند در اروپا را با ارزش خرید جبران می‌کند. این برند متعلق به جیلی اما مستقل اداره می‌شود و مستقیم به‌سراغ مشتریان سنتی بامو، مرسدس، آئودی، رنجرور و لکسوس رفته است. مشتریانی که وفادارند و به نشان اهمیت می‌دهند. کراسکوپز در حاشیه نمایشگاه خودرو و پاریس با لوئار شویه، مدیرعامل اروپای زیکر گفت‌وگو کرده و پرسیده چرا باید برای زیکر پول پریموم داد؟ شویه پاسخ داده تفاوت در چیزی است که برای پول می‌گیری. «به‌جای پرداخت پول برای میراث برند، بازیکر ارزش بیشتر، امکانات بیشتر، پرفورمنس و تکنولوژی و گرفت‌منشیپ بیشتر می‌گیری؛ درحالی که بهترین نسبت قیمت به ارزش در سگمنت را داریم. میراث مهم است؛ اما دیگر وفاداری



را تضمین نمی‌کند. مشتریان خودشان تصمیم می‌گیرند و در طول سه سال حضورمان در اروپا، این به نفع ما بوده است.» زیکر حالا در ۲۲ کشور اروپا فعال است و تا پایان ۲۰۲۶ شبکه آن به ۲۰۰ نقطه می‌رسد. فروش ۹ ماه اول ۲۰۲۶ به ۹ هزار و ۵۲۵ دستگاه رسیده است؛ بیش از سه برابر ۳ هزار و ۲۵ دستگاه سال قبل و این یعنی رشد ۲۰۰ درصدی سالانه. برگ برنده بعدی مدل پرچمدار ۹X است که در چین به آن کالیان خلیج هانگزو می‌گویند؛ یک شاسی‌بلند فول‌سایز پلاگین هیبرید با حدود ۱۴۰۰ اسب‌بخار قدرت، سه موتور برقی، شتاب صفر تا ۱۰۰ با ۲.۹۶ ثانیه و معماری ۹۰۰ ولت، با قیمت پایه ۱۱۹ هزار و ۵۰۰ یورو در تیپ Ultra AWD و قدرت سیستم ۶۶۰ کیلووات. شویه تأکید می‌کند هدف فقط ارزان‌فروشی نیست. «ولویت ما بهترین پیشنهاد ارزش در کلاس است؛ اما ارزش همان ارزان فروشی نیست. می‌خواهیم مشتری احساس کند نوآوری، کیفیت ساخت و تجربه پریموم بیشتری نسبت به آن‌چه با این قیمت انتظار دارد، در انتظار وی است. وقتی محصول شناخته شده، بحث از قیمت به سمت چیزی که خودرو واقعا ارائه می‌دهد، می‌رود. ۹X نمونه خوبی است؛ اولین مدل لوکس ما که با آن چه ارائه می‌دهد تعریف می‌شود نه با رزان بودن.»

سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

جهش صادراتی چین که قرار بود نجات اقتصادش باشد، رفته‌رفته به پاشنه آشیل آن تبدیل شده است. آمار سپتامبر همه چیز را روشن کرد: صادرات چین ۳۶.۳ درصد جهش کرد و مازاد تراز تجاری ماهانه به رکورد ۱۳۳.۵ میلیارد دلار رسید تا مجموع صادرات ۹ ماهه به ۹۳۸ میلیارد دلار برسد؛ نزدیک به رکورد ۱۰۲ تریلیون دالاری سال ۲۰۲۵. محرک‌ها خودروهای برقی با رشد ۵۴.۳ درصدی، تراشه با رشد ۱۰۸ درصدی و تجهیزات دیتاسنتر برای موج هوش مصنوعی بوده‌اند. اما در داخل، اقتصاد نفس نمی‌کشد. خرده‌فروشی فقط ۱.۱ درصد رشد کرده، سرمایه‌گذاری ملکی ۲۰.۶ درصد سقوط کرده و رشد GDP فصل سوم ۴.۵ درصد کاملاً وابسته به تقاضای خارجی است. به نوشته سیدنی مورنینگ هرالد، چین اکنون بیش از حد بزرگ است که بتواند با صادرات، ضعف مصرف داخلی را دور بزند. همین عدم توازن، واکنش جهان را برانگیخته است. اتحادیه اروپا که مازاد تجاری چین با آلمان و فرانسه در آن بیش از ۲۰۰ درصد رشد کرده، صادرات خودرو و هیبریدی چین را محدود کرده و به دنبال تعرفه‌های جدید است. آمریکا هم با وجود جهش ۳۹.۶ درصدی واردات از چین در سپتامبر، بر محدودیت فناوری اصرار دارد. به گفته شورای روابط خارجی آمریکا، بحران اقتصادی بعدی جهان ممکن است در چین روی دهد.

رونقی آسیب‌زا

چین به سرعت به نقطه‌ای نزدیک می‌شود که نقاط قوتش، آن را آسیب‌پذیر می‌کند. آمار هفته جاری نشان داد اقتصاد این کشور قوی رشد می‌کند. رشد ۴.۵ درصدی GDP در سپتامبر و ۴.۶ درصدی در ۹ ماه اول سال، یکن را در مسیر هدف ۴.۵ تا ۵ درصدی امسال نگه

مجموعه ترمز اهمیت زیادی دارد. همچنین باید سوابق تعویض روغن موتور، سرویس های دورهای و به روز رسانی های نرم افزاری بررسی شود. مصرف بالای سوخت و هزینه قابل توجه قطعات مصرفی، از جمله لاستیک های پهن و دیسک های ترمز، از نکات مهم مالکیت این خودرو هستند. از نظر کیفیت ساخت، M۸ کابینی لوکس با چرم مرغوب، نمايشگرهای دیجیتال و تجهیزات رفاهی پیشرفته ارائه می دهد. نسخه گرن کوپه به دلیل چهار در فضای کاربردی تر، برای استفاده روزمره مناسب تر است. با این حال، خرید نمونه کارکرده بدون کارشناسی تخصصی موتور و سیستم انتقال قدرت توصیه نمی شود.

بامو M۸ کامپیتیشن یکی از قدرتمندترین محصولات بخش M این خودرو ساز آلمانی است که در بازار خودروهای کارکرده نیز جذابیت زیادی دارد. این مدل در سه نسخه کوپه، کانور تیبل و گرن کوپه چهار در عرضه شده و از بیش از ۸ سیلندر خورجینی ۴.۴ لیتری توین-توربو با کد S۶۳ بهره می برد. خروجی موتور به ۶۲۵ اسب بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور می رسد که از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به سامانه چهار چرخ محرک MxDrive منتقل می شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت نسخه های کامپیتیشن حدود ۳.۲ ثانیه است. در بررسی نمونه های کارکرده، وضعیت سیستم خنک کاری، توربوشارژرها، گیربکس، دیفرانسیل و

بامو «M8» کامپیتیشن؛ آبر خودرویی جذاب و منحصر به فرد



آیا باید منتظر موج تازه گرانی بود؟

خرید خودرو از کارخانه دیگر جذابیت گذشته را ندارد

هزار و ۴۳۷ متقاضی برای خرید محصولات ایران خودرو ثبت نام کردند. در این نوبت، از ۴۷ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو در قالب پیش فروش نیز رونمایی شد. در این میان، مقایسه دور جدید عرضه خودرو در آبان ماه با شانزدهمین مرحله حکایت از افت مجدد تقاضا دارد. در دوره قبلی که در مهرماه برگزار شد، تعداد متقاضیان خرید خودرو به صورت پیش فروش به یک میلیون و ۳۲۱ هزار نفر می رسید که به معنای کاهش حدود ۳۰ درصدی شرکت کنندگان در هفدهمین مرحله است. البته این افت تقاضا پیش تر هم اتفاق افتاده بود.

در دور پانزدهم عرضه خودرو تعداد متقاضیان به دو میلیون و ۲۸۰ هزار نفر می رسید که به معنای افت ۴۲ درصدی متقاضیان خرید خودرو کارخانه ای در دور شانزدهم است. البته رشد تقاضا در دور پانزدهم و حضور بیش از دو میلیونی خریداران خودرو بعد از کاهش قابل توجه تقاضا در دور چهاردهم اتفاق افتاد. در چهاردهمین دوره عرضه فقط ۸۶۱ هزار و ۲۸۵ نفر شرکت کرده بودند. افت حدود ۳۰ درصدی متقاضیان در عرضه جدید در حالی اتفاق افتاده که بررسی «دنیای اقتصاد» از رشد بهای انواع خودرو در سطح بازار آزاد حکایت دارد.

بازار خودرو در نخستین ماه پاییز به طور میانگین رشد ۱۶ درصدی را تجربه کرد که در این میان بازار داخلی ها با افزایش بیش از ۱۸ درصدی قیمت ها روبه رو شد. بنابراین در شرایطی که رشد قیمت در بازار آزاد تحت تاثیر نوسانات ارزی متاثر از تحولات سیاسی و اقتصادی ادامه دارد و شکاف قیمتی در بسیاری از محصولات با تولیدات کارخانه ای حفظ شده، اما خرید خودرو از مبدا کارخانه با استقبال مواجه نشده است. به گفته فعالان بازار، این موضوع نمایانگر تغییر رفتار خریداران و تضعیف تقاضای موثر در بازار خودرو است. از سوی دیگر، به نظر می رسد تداوم روند صعودی قیمت خودرو در کارخانه، تمایل متقاضیان به خرید از طریق فروش فوری را در مقایسه با پیش فروش افزایش داده است. در شرایطی که قیمت نهایی خودرو در طرح های پیش فروش از ابتدا مشخص نیست، تداوم افزایش قیمت های می تواند بخشی از متقاضیان را از انتخاب این شیوه خرید منصرف کند و فروش فوری را به گزینه جذاب تری برای آن ها تبدیل کند. اما شانس برنده شدن هر متقاضی در این مرحله از فروش خودرو حدود ۵۱ درصد یا به عبارت دیگر تقریباً یک نفر از هر ۱۹۵ نفر خواهد بود.

همچنین جزئیات هفدهمین مراسم اولویت بندی متقاضیان خرید خودرو نشان می دهد که در این مرحله از فروش ایران خودرو، ۸۲۴ هزار و ۱۵۴ متقاضی در طرح عادی با ظرفیت ۱۴ هزار و ۲۵۰ دستگاه شرکت کردند. ۹۱ هزار و ۷۷ متقاضی نیز در طرح جوانی جمعیت ثبت نام کردند. برای این طرح ۲۳ هزار و ۷۵۰ دستگاه عرضه شده است. در طرح جایگزینی خودروهای فرسوده هم تعداد متقاضیان به ۱۰ هزار و ۲۰۶ نفر می رسد. برای این تعداد متقاضی ۹ هزار و ۵۰۰ دستگاه توسط خودروساز در نظر گرفته شده است. براساس برنامه اعلام شده، موعد تحویل خودروهای این مرحله از اردیبهشت تا شهریور ۱۴۰۵ خواهد بود.



تمام شده وارد کند. ترکیب این هزینه ها با محدودیت ارزی و نااطمینانی مقرراتی، ممکن است قدرت رقابت وارد کنندگان را کاهش دهد و عرضه خودروهای اقتصادی را بیش از سایر بخش ها تحت فشار قرار دهد. البته افزایش قیمت های پیشنهادی در آگهی ها الزاماً به معنای افزایش قیمت معاملات واقعی نیست و رکود تقاضا می تواند مانع انتقال کامل این فشارها به بازار شود. با این حال، اگر محدودیت عرضه ادامه پیدا کند و هزینه ورود خودرو افزایش یابد، زمینه برای رشد قیمت ها بیشتر فراهم خواهد شد. با این حال، به نظر می رسد مسأله اصلی صرفاً توقف واردات نیست؛ بلکه پایداری عرضه و هزینه ای است که مصرف کننده برای دسترسی به خودروهای وارداتی می پردازد. سیاست گزار باید روشن کند که در کنار مدیریت منابع ارزی، چه برنامه ای برای استمرار واردات، شفافیت سهمیه ها و جلوگیری از تضعیف رقابت قیمتی دارد. در غیر این صورت، حتی بدون توقف رسمی واردات نیز ممکن است بازار با موج تازه ای از گرانی مواجه شود.

از طرفی مراسم هفدهمین دوره عرضه خودرو در حالی ششم آبان ماه برگزار شد که در این مرحله ۹۲۵



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودروهای وارداتی در شرایطی قرار گرفته که گرانی اصلی دیگر صرفاً توقف یا محدودیت واردات نیست؛ بلکه باید دید مجموعه تصمیم های ارزی، تغییر سازو کار تخصیص سهمیه و افزایش هزینه های واردات، چه تاثیری بر قیمت نهایی خودروها خواهد گذاشت. حتی اگر واردات به طور کامل متوقف نشود، تداوم ابهام در مسیر ورود خودرو می تواند زمینه ساز موج تازه ای از افزایش قیمت ها باشد.

یکی از مهم ترین چالش های وارد کنندگان، وضعیت تخصیص ارز است. وقتی تامین ارز برای سفارش های جدید با محدودیت مواجه می شود، برنامه ریزی برای واردات و جایگزینی موجودی بازار نیز دشوار تر خواهد شد. در چنین شرایطی، خودروهای موجود اهمیت بیشتری پیدا می کنند و فروشندگان ممکن است قیمت های پیشنهادی خود را بر اساس هزینه احتمالی تامین و جایگزینی خودرو در آینده تعیین کنند. بنابراین، حتی بدون اعلام ممنوعیت کامل واردات، کاهش قابلیت پیش بینی عرضه می تواند بر رفتار بازار اثر بگذارد.

در کنار این مسأله، توقف افتتاح و ویرایش ثبت سفارش خودرو از محل بند «ر» تبصره یک قانون بودجه ۱۴۰۴، ابهام درباره مسیرهای جدید واردات را افزایش داده است. هر چند پرونده های دارای تامین ارز، در چارچوب اعلام شده امکان ادامه فرآیند دارند، پرسش مهم این است که پس از تعیین تکلیف پرونده های قبلی، عرضه خودرو با چه سازوکاری ادامه خواهد یافت؟ تداوم واردات گذشته، لزوماً به معنای تضمین ورود مستمر خودرو در ماه های آینده نیست.

موضوع دیگر، شیوه جدید واگذاری سهمیه واردات از طریق بورس کالا است. در سازو کار اعلام شده، هر امتیاز معادل یک دلار از ارزش مجاز ثبت سفارش در نظر گرفته شده و وارد کنندگان باید سهمیه مورد نیاز را از بورس کالا تهیه کنند. در این روش، قیمت امتیاز به رقابت خریداران وابسته است؛ بنابراین، تا مشخص شدن نتایج معاملات نمی توان میزان دقیق هزینه اضافه شده به واردات را محاسبه کرد. با این حال، اگر خرید سهمیه به هزینه قابل توجهی تبدیل شود، احتمال انتقال بخشی از آن به قیمت فروش خودرو وجود دارد.

در همین حال، افزایش هزینه های قانونی واردات نیز می تواند فشار مضاعفی بر قیمت

یک کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد؛

بانک مرکزی در جایگاه متولی بازار خودرو نیست

خرید با هدف سرمایه گذاری نیز می تواند افزایش پیدا کند. این موضوع برای مصرف کننده واقعی مشکل ساز است؛ زیرا فردی که برای رفت و آمد و نیاز خانوادگی به خودرو احتیاج دارد، ناچار می شود در بازاری خرید کند که قیمت آن فقط تابع هزینه تولید و مصرف نیست و انتظارات سرمایه ای نیز بر آن اثر می گذارد.

برخی معتقدند محدودیت واردات می تواند به مدیریت نقدینگی کمک کند. ارز یابی شما چیست؟

اگر هدف، کنترل نقدینگی باشد، باید ابزارهای متناسب با این هدف به کار گرفته شود. محدود کردن عرضه خودرو لزوماً نقدینگی را از بین نمی برد. ممکن است منابع مالی از یک بازار به بازار دیگر منتقل شوند. اگر امکان جذب موثر نقدینگی در بازار سرمایه و سایر ابزارهای مالی فراهم نباشد، بخشی از این منابع می تواند به سمت دارایی هایی مانند خودرو و مسکن حرکت کند. در چنین شرایطی، افزایش قیمت خودرو ممکن است آن را بیش از گذشته به یک دارایی سرمایه ای تبدیل کند و در ادامه، تقاضای سرمایه ای در بازار مسکن نیز تقویت شود. بنابراین، نمی توان با محدود کردن واردات یک کالا، انتظار داشت مسأله نقدینگی و تورم به صورت ریشه ای حل شود.

به عنوان پرسش پایانی، دولت برای ساماندهی واردات خودرو چه اقدامی باید انجام دهد؟

دولت باید میان سیاست های ارزی و سیاست های تجاری هماهنگی ایجاد کند. بانک مرکزی باید بر مأموریت اصلی خود، یعنی مدیریت متغیرهای پولی و ارزی، تمرکز داشته باشد و وزارت صمت نیز سیاست های تجاری را با در نظر گرفتن نیاز بازار، ظرفیت تولید داخلی و منافع مصرف کنندگان تنظیم کند. همچنین، باید از ظرفیت بخش خصوصی در تامین کالا و استفاده از ارز حاصل از صادرات در چارچوب مقررات استفاده شود. اگر هدف کنترل تورم است، باید عوامل شکل دهنده تورم و رشد نقدینگی اصلاح شوند. محدودیت واردات، بدون توجه به این عوامل، ممکن است به کاهش عرضه، افزایش فشار قیمتی و دشوارتر شدن دسترسی مردم به خودرو منجر شود.



محدود کرد و انتظار داشت مشکلات اقتصادی نیز بر طرف شوند.

آیا ورود بانک مرکزی به محدودسازی واردات خودرو می تواند به التهاب بازار منجر شود؟

وقتی بانک مرکزی به جای استفاده از ابزارهای پولی و مالی، به صورت مستقیم میزان عرضه کالا در بازار را کنترل می کند، عملاً از مأموریت اصلی خود فاصله می گیرد. بانک مرکزی باید با سیاست های پولی، مدیریت نقدینگی و اصلاح متغیرهای اقتصادی به ثبات بازار کمک کند، نه این که کنترل موجودی انبارها، پارکینگ ها و میزان کالای عرضه شده را به ابزار اصلی خود تبدیل کند. اگر عرضه خودروهای وارداتی محدود شود، در بازاری که با تقاضای مصرفی و سرمایه ای روبه رو است، احتمال افزایش انتظارات قیمتی وجود دارد. البته میزان اثرگذاری این محدودیت به شرایط عرضه و تقاضا، وضعیت ارز و رفتار خریداران نیز بستگی دارد؛ اما نمی توان تصور کرد که محدودیت واردات به تنهایی مشکلات بازار خودرو را حل می کند.

شما به نقش ارز حاصل از صادرات اشاره کردید. اختلاف نرخ ارز چه تاثیری بر تخصیص منابع دارد؟

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از بازار، اختلاف میان بانک مرکزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت بر سر واردات خودرو، فراتر از یک اختلاف اداری درباره تخصیص ارز است. در شرایطی که بازار خودرو طی سال های گذشته به یکی از مقاصد حفظ ارزش سرمایه تبدیل شده، هرگونه محدودیت در عرضه می تواند پیامدهایی برای قیمت ها، انتظارات تورمی و قدرت خرید مصرف کنندگان داشته باشد. از سوی دیگر، بانک مرکزی با استناد به ضرورت مدیریت منابع ارزی، در تصمیم گیری های مرتبط با واردات نقش دارد؛ موضوعی که این پرسش را مطرح می کند که مرز میان مدیریت منابع ارزی و سیاست گذاری تجاری کجاست؟ آیا محدودیت واردات خودرو به کنترل نقدینگی و مهار تورم کمک می کند یا با کاهش عرضه، زمینه افزایش قیمت ها را فراهم می سازد؟ دولت برای حل اختلاف میان بانک مرکزی و وزارت صمت چه مسیری را باید دنبال کند و آیا خودرو در حال تبدیل شدن به دارایی مشابه مسکن است که دسترسی بخش بزرگی از جامعه به آن دشوار شده است؟ در همین زمینه، با حمیدرضا امیری مقدم، کارشناس صنعت خودرو به گفت و گو پرداختیم؛

بانک مرکزی و وزارت صمت بر سر واردات خودرو اختلاف دارند. به نظر شما، دولت برای حل این اختلاف باید از کدام رویکرد پیروی کند؟

در شرایط فعلی که کشور با فشارهای بیرونی و آثار روانی آن بر بازارهای مختلف مواجه است، دولت باید به خرد جمعی و ظرفیت بخش خصوصی اعتماد کند. پرسش اساسی این است که آیا بانک مرکزی باید درباره سیاست تجاری کشور تصمیم بگیرد یا وظیفه اصلی آن مدیریت سیاست های پولی و ارزی است؟ در اقتصاد، نهادهای مختلف باید در چارچوب مأموریت خود عمل کنند. وزارت صمت متولی سیاست گذاری صنعتی و تجاری است و بانک مرکزی باید منابع ارزی، متغیرهای پولی و ثبات مالی را مدیریت کند. اگر بخش خصوصی از محل صادرات خود ارز به دست می آورد، باید امکان استفاده از آن برای واردات در چارچوب قوانین و مقررات فراهم باشد. نمی توان بدون بررسی شرایط هر بازار، همه مسیرهای واردات را



این موتور، سیستم اختصاصی Air Injection است؛ سامانه‌ای که با استفاده از کمپرسور و مخزن هوای فشرده، جریان هوای ۲۰ بار را به توربوشاژرها هدایت می‌کند تا پیش از رسیدن گازهای آگزوز به فشار کافی، توربین‌ها به چرخش درآیند و تاخیر توربو کاهش یابد. قدرت خروجی این پیشران به بنزین معمولی به ۱۲۸۰ اسببخار و با سوخت E۸۵ به ۱۶۰۰ اسببخار می‌رسد. حداکثر گشتاور نیز ۱۵۰۰ نیوتون‌متر در دور ۵۱۰۰ آرپی‌ام است. سامانه روان‌کاری کارتل خشک و حسگرهای فشار مستقل در هر سیلندر، امکان کنترل دقیق عملکرد موتور را فراهم می‌کنند. حداکثر دور موتور به ۸۵۰۰ آرپی‌ام می‌رسد.

موتور کونیزگ جسکو یکی از پیشرفته‌ترین پیشران‌های احتراق داخلی در دنیای اترخودروهاست. این موتور ۸ سیلندر خورجینی ۷۸۰ با حجم ۵ لیتری و زاویه ۹۰ درجه، به دو توربوشاژر مجهز شده است. بلوک و سرسیلندر آلومینیومی آن با هدف کاهش وزن و تحمل فشارهای حرارتی و مکانیکی بالا طراحی شده‌اند. یکی از ویژگی‌های مهم این پیشران، میل‌لنگ تخت Flat-plane Crankshaft با وزن تقریبی ۱۲٫۵ کیلوگرم است که به افزایش سرعت پاسخ‌دهی موتور و دستیابی به دورموتور بالا کمک می‌کند. جسکو همچنین از سیستم تزریق سوخت مستقیم و غیرمستقیم بهره می‌برد. اما فناوری شاخص



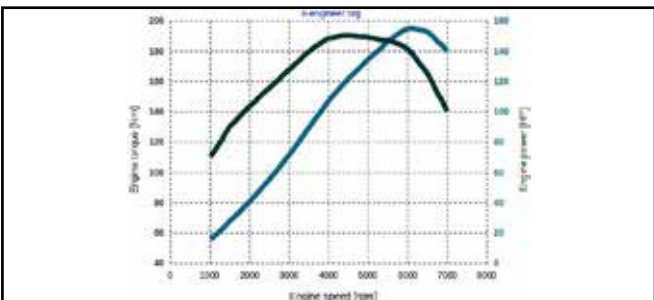
شاهکار مهندسی سوئدی در ۸ سیلندر

«2UR-GSE»، زمره سنگین و با ارزش سامورایی؛

ویژگی خاص و منحصر به فرد پیشران‌ه قدرتمند «لکسوس» معرفی شد



به ۷۳۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) به صورت کامل نزولی شده و توان آن به زیر ۴۷۵ اسببخار نیز می‌رسد. در مقابل برای عدم ایجاد احتراق ناقص زودرس در دورموتور پایین یا LSPI مهندسان تویوتا با ایجاد یک رفتار بسیار مناسب در دورموتور ۴۸۰۰ آرپی‌ام و ایجاد یک نمودار نسبتاً پایدار از این پدیده (LSPI) جلوگیری کرده‌اند. به بیان ساده‌تر با افزایش دورموتور از ۱۰۰۰ آرپی‌ام به ۴۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) نمودار گشتاور به صورت صعودی بوده و به محض رسیدن به ۴۸۰۰ آرپی‌ام به بالاترین نقطه یعنی ۵۴۰ نیوتون‌متر می‌رسد. با افزایش دورموتور و بالا رفتن



دور از این محدوده و رسیدن به ۵۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) نمودار صعودی به صورت بسیار پیوسته تدریجی و آرام شکل نزولی گرفته و با نوسانات بسیار پایین از ۵۳۰ تا ۵۰۰ نیوتون‌متر کاهش می‌یابد. این رفتار گشتاور کمک می‌کند تا موتور تحت فشار قرار نگیرد و در مقابل از پدیده LSPI جلوگیری کند.

مهندسی سیستم خنک‌کاری



با در نظر داشتن ساختار تیتانیومی سوپاپ‌ها و سرسیلندر دایکستینگ و بلوک (بدنه) سیلندر تمام آلومینیومی خنک‌کاری به کمک واتر پمپ (پمپ آب) مکاترونیک دارای مکانیزم کنترلی الکترونیکی و یک اویل‌ماژول نسل جدید پیشرفته مبتنی بر کنترلر الکترونیکی و همچنین اویل‌پمپ (پمپ روغن) نسل جدید، خنک‌کاری موتور در سطح ایده‌آلی قرار گرفته است. بر اساس اطلاعات کمپانی لکسوس، به‌لطف سوپاپ‌های تیتانیومی یاماها، تکنولوژی دایکستینگ و استفاده از متریال آلومینیوم، بهبود خنک‌کاری در موتور تا ۲۱ درصد افزایش یافته است. هرچند که بهره گرفتن از جتاویل (مدارهای نسل جدید پاشش روغن روی قطعات متحرک و دوار موتور) و همچنین بهره گرفتن از آلیاژ آلومینیوم، سبب کاهش تنش حرارتی و در مقابل، افزایش راندمان حجمی شده است. همین مساله سبب افزایش عمر قطعات موتور و دوام آن می‌شود.

تا ۱۲٫۳ به یک نسبت تراکم را افزایش دهد. محفظه احتراق ایده‌آل به‌لطف طراحی پیستون تورفته و محفظه احتراقی که شکل گردابی بهتری را ایجاد کرده، در مخلوط سوخت و هوا تأثیرگذارتر است. این عدد به‌حد ایده‌آل نزدیک بوده و با در نظر گرفتن این مهم که همواره تویوتا خرابی بسیار پایین و کیفیت بالاتری دارد، مهندسان تویوتا نسبت تراکم ۱۲٫۳ به یک را تنها با سوخت E۸۵ (سوخت دارای ۸۵ درصد اتانول و ۱۵ درصد بنزین) محقق کرده‌اند.

۸ سیلندر به سبک سامورایی



موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۹۰ درجه‌ای اتمسفریک 2UR-GSE لکسوس به‌لطف طراحی سوپاپ‌های تیتانیومی که منحصر به فرد مهندسان یاماها بوده و سرسیلندر آلومینیومی دایکستینگ و بلوک سیلندر آلومینیومی توان چشمگیری را ایجاد می‌کند. به این معنا که به لطف کورس پیستون ۸۹٫۵ میلی‌متری و قطر سیلندر ۹۴ میلی‌متری و نسبت تراکم ۱۱٫۸ به یک، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها مزین به الکتروموتور برای تنظیم دقیق آوانس و ریتارد می‌تواند حداکثر تا ۵۰۰ اسببخار قدرت و ۵۳۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. نکته بسیار مهم این است که سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها VVT-iE به‌گونه‌ای عمل می‌کند که دو چرخ‌دنده روی میل سوپاپ ورودی و خروجی تعبیه شده و دو چرخ‌دنده میانی توسط الکتروموتور تنظیم شده تا چرخ‌دنده‌های VVT را با دقت بالا کنترل کنند. در این پروسه شیر OCV که یک شیر الکتروهیدرولیکی بوده، به لطف مکانیزم کنترلر الکترونیکی فشار مناسب هیدرولیکی را ایجاد کرده تا آوانس یا ریتارد باز و بسته شدن سوپاپ‌ها اتفاق بیفتد.

توان و گشتاور مبتنی بر دیاگرام

آن‌چه همواره تویوتا و لکسوس را متمایز کرده، کیفیت ساخت و سازگاری بسیار بالا با شرایط سوختی نامناسب است. همین اصل در طراحی و ساخت موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵ لیتری تنفس طبیعی 2UR-GSE نیز به‌خوبی حفظ شده است. به این معنا که براساس بررسی‌ها این موتور پر توان حجیم تویوتا با حداقل اکتان ۸۹ نیز سازگاری داشته و می‌تواند تا حداکثر ۳۹۵ اسببخار قدرت را با این سوخت مورد نظر به تولید برساند. به عبارت دیگر مهندسان لکسوس با همکاری تیم مهندسی یاماها سعی داشته‌اند تا میزان توان را با یک حالت نسبتاً پایدار و گشتاور رانیز با یک حالت نسبتاً خطی به‌وجود آورند. بنابراین با در نظر گرفتن حداکثر دورموتور ۷۳۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) با استفاده از سوخت با اکتان ۹۵، موتور 2UR-GSE می‌تواند با در نظر داشتن دیاگرام توان و گشتاور برحسب دورموتور حداکثر ۴۸۱ اسببخار قدرت را در ۷۱۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۸۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. جالب است بدانید که با افزایش دورموتور و رسیدن دورموتور به ۷۱۰۰ آرپی‌ام نمودار شکل صعودی گرفته و به محض وارد شدن به محدود ۷۱۵۰ آرپی‌ام به صورت تدریجی نزولی شده و تارسیدن

لکسوس برند پریمیوم

لاکچری تویوتا است. اما جالب است بدانید که سال ۲۰۰۶ با یک قوای محرکه بسیار پر توان در جرگه قوی‌ترین‌ها قرار گرفت. این برند لاکچری

ژاپنی که سال‌های پی‌درپی در فهرست باکیفیت‌ترین برندها از سوی موسسه «جی. دی پاور» قرار گرفته، پس از پروژه LFA به‌عنوان دومین همکاری رسمی و بزرگ تاریخ موتورسازی ژاپن، یاماها با همکاری مهندسان تویوتا توانست پیشران ۸ سیلندر وی-شکل را توسعه و آن را در زیرکاپوت محصولات قدرتمند خود قرار دهد. بنابراین، این قوای محرکه بنزینی ۸ سیلندر وی-شکل با کد 2UR-GSE شناخته می‌شود. در ادامه نگاه تخصصی و فنی به این پیشران خواهیم انداخت.

مروری مختصر بر موتور 2UR-GSE



با در نظر گرفتن این مهم که لکسوس برند لوکس پریمیوم زیرمجموعه تویوتا است، با طراحی و ساخت موتور 2UR-GSE توانسته در کلاس ۸ سیلندر برتری خود را به اثبات برساند. چراکه این موتور مبنی بر تکنولوژی نسل جدید تویوتا شکل گرفته و با در نظر گرفتن متریال آلومینیوم و طراحی جدید، وزن کلی موتور کاهش یافته و در مقابل راندمان حجمی بالایی را ایجاد کرده است. همین مهم سبب شده است مهندسان تویوتا بار دیگر تمایز خود را ثابت کنند.

طراحی و ساختار موتور 2UR-GSE



موتور پرتوان ۸ سیلندر وی-شکل 2UR-GSE لکسوس از بلوک (بدنه) و سرسیلندر آلومینیومی بهره گرفته است. این مهم به‌لطف تکنولوژی فورجینگ و دایکستینگ، وزن بسیار پایینی را برای خودرو به‌ارمغان آورده است. این موتور دارای دو میل سوپاپ و DOHC و مزین به ۳۲ سوپاپ است. بنابراین با در نظر گرفتن تکنولوژی ساخت و بهره‌گیری از تعداد سوپاپ بالاتر و ساختار جدید سوپاپ‌بندی، راندمان بالاتری را نیز ایجاد می‌کند. در محفظه احتراق این پیشران تغییراتی شکل گرفته که منجر به احتراق کامل‌تر نیز خواهد شد. این پیشران در محصولات لکسوس مانند IS500 F Sport Performance، LC500، RC F، GS F موتور قلب تپنده سدان پرپرفورمنسی اسپرت IS500 F Sport Performance را تشکیل می‌دهد تا به برتری فنی این خودرو بیفزاید.

ساختار فنی پیشران 2UR-GSE

موتور 2UR-GSE در حقیقت از معماری ۸ سیلندر وی-شکل ۹۰ درجه‌ای بهره گرفته است. این موتور ۸ سیلندر وی-شکل به‌یمن به‌مندی از پارامترهای فنی مانند حجم موتور ۴۹۶۹ سی‌سی، تنفس طبیعی بودن، طراحی ۴ سوپاپ به‌ازای هر سیلندر، سیستم نسل جدید تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها (VVT-iE) و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل محفظه احتراق منحصر به فرد تویوتا یعنی F-S-D راندمان و گشتاور بالایی را فراهم می‌آورد. در حقیقت به‌لطف کورس پیستون ۸۹٫۵ میلی‌متری و قطر سیلندر ۹۴ میلی‌متری و نسبت تراکم ۱۱٫۸ به یک قدرت و گشتاوری مشابه یک موتور توربوشاژر ساخت اروپایی‌ها در اختیار راننده قرار می‌گیرد. نکته بسیار مهم درباره موتور 2UR-GSE ساختار اتمسفریک بودن آن است که با در نظر گرفتن این مهم توان و گشتاور بالاتر و در مقابل استهلاک کم‌تری نیز به‌ارمغان می‌آورد. طبق گفته کمپانی تویوتا موتور 2UR-GSE که به‌عنوان قلب تپنده IS500 F Sport Performance ایفای نقش می‌کند، به‌روزرسانی‌هایی در پروگرامینگ ECU صورت گرفته تا بتواند توان بالاتری را تولید کند. همچنین بد نیست بدانید این موتور با توجه به طراحی محفظه احتراق نسل جدید می‌تواند



یکی از ایمن ترین اتوبوس های برون شهری اروپا در سال ۲۰۲۴



در سال ۲۰۲۴، مرسدس بنز با معرفی نسخه جدید Tourismo Safety Coach، سطح تازه‌ای از فناوری‌های ایمنی را در اتوبوس‌های مسافربری برون شهری به نمایش گذاشت. این مدل که بر پایه خانواده توریزمو توسعه یافته، به مجموعه‌ای از سامانه‌های پیشرفته فعال و پیشگیری از تصادف مجهز شده است. مهم‌ترین فناوری آن، سیستم ترمز اضطراری هوشمند Active Brake Assist ۶ است که با شناسایی موانع، خودروها، عابران پیاده و دوچرخه‌سواران، در شرایط خطر به راننده هشدار داده و در صورت لزوم ترمزگیری خودکار انجام می‌دهد. همچنین سامانه Sideguard Assist ۲ نقاط کور

اطراف اتوبوس را هنگام تغییر مسیر و گردش کنترل می‌کند. فناوری Frontguard Assist نیز محدوده جلو اتوبوس را برای شناسایی عابران و موانع تحت نظر دارد. از دیگر تجهیزات این مدل می‌توان به دوربین ۳۶۰ درجه، MirrorCam، دستیار حفظ مسیر و تشخیص علائم محدودیت سرعت اشاره کرد. نکته مهم این که عنوان رسمی و مستقل «ایمن‌ترین اتوبوس اروپا در سال ۲۰۲۴» برای این مدل ثبت نشده است؛ اما توریزمو Safety Coach یکی از شاخص‌ترین نمونه‌های فناوری ایمنی در اتوبوس‌های برون شهری آن سال محسوب می‌شود.

تجربه «دایملر»، «مان» و «ولوو» در مدیریت هزینه‌های تولید کامیون و اتوبوس چه می‌گوید؟

اروپایی‌ها در کاهش هزینه تولید خودروهای سنگین سابقه دارند!

کاهش هزینه برای خودروسازان سنگین اروپایی به معنای کنار گذاشتن سرمایه‌گذاری‌های فناورانه نیست

صنعت خودروهای تجاری سنگین اروپا در سال ۲۰۲۶ با مجموعه‌ای از فشارهای اقتصادی و صنعتی مواجه است. افزایش هزینه انرژی و مواد اولیه، سرمایه‌گذاری سنگین برای توسعه کامیون‌ها و اتوبوس‌های برقی، سخت‌گیری‌های زیست‌محیطی، تغییر الگوی تقاضا و رقابت تولیدکنندگان آسیایی، حاشیه‌سود شرکت‌های باسابقه اروپایی را تا حد زیادی تحت تأثیر قرار داده است. در چنین شرایطی، شرکت‌هایی که سال‌ها با تکیه بر ظرفیت صنعتی، فناوری و شبکه گسترده تولید در بازار جهانی فعالیت کرده‌اند، اکنون ناچار هستند ساختار هزینه‌های خود را بازنگری کنند. اما رویکرد خودروسازان سنگین اروپا برای کاهش هزینه‌ها صرفاً به تعدیل نیروی انسانی یا کاهش ظرفیت تولید محدود نشده است. بررسی برنامه‌های شرکت‌هایی مانند دایملر تراک، MAN، گروه ولوو و پلکان می‌دهد که راهبرد اصلی آن‌ها بر افزایش بهره‌وری، بازآرایی جغرافیایی کارخانه‌ها، کاهش تنوع غیرضروری محصولات، استفاده مشترک از قطعات و پلت‌فرم‌ها و مدیریت زنجیره تأمین استوار شده است.

انتقال تولید به کشورهای کم‌هزینه‌تر؛ نسخه دایملر برای رقابت‌پذیری

یکی از مهم‌ترین نمونه‌های این رویکرد را می‌توان در برنامه جدید مرسدس بنز تراک، زیرمجموعه گروه دایملر تراک مشاهده کرد. این شرکت در ۳۱ مارس ۲۰۲۶ از برنامه توسعه و بهینه‌سازی شبکه تولید اروپایی خود خبر داد؛ برنامه‌ای که ایجاد یک مرکز مونتاژ جدید در شهر «چب» جمهوری چک را نیز در بر می‌گیرد. بر اساس این طرح، کارخانه وورث آلمان همچنان مرکز اصلی و بزرگ‌ترین سایت تولید کامیون مرسدس بنز باقی خواهد ماند؛ اما بخشی از فعالیت‌های تولیدی به کارخانه جدید در جمهوری چک منتقل می‌شود. ظرفیت پیش‌بینی شده برای این مرکز حدود ۲۵ هزار دستگاه در سال است و قرار است بیش از هزار فرصت شغلی در آن ایجاد شود. نکته مهم در این تصمیم، صرفاً انتقال جغرافیایی تولید نیست؛ بلکه تقسیم وظایف میان کارخانه‌ها بر اساس پیچیدگی محصول و هزینه ساخت است. دایملر قصد دارد تولید محصولات و فرایندهای پیچیده‌تر و راهاندازی نسل‌های جدید را در وورث متمرکز کند و از ظرفیت سایت جدید برای افزایش انعطاف‌پذیری شبکه تولید بهره‌برد. همچنین قرار است بدنه رنگ‌شده کابین‌ها از وورث به چب ارسال شود تا بخشی از زنجیره تولید میان دو کارخانه تقسیم شود. این مدل به شرکت اجازه می‌دهد از زیرساخت و تخصص موجود در آلمان استفاده کند؛ اما هزینه برخی مراحل مونتاژ را در کشوری با ساختار هزینه‌ای متفاوت مدیریت کند. دایملر همچنین از بازنگری برنامه تولید در کارخانه آکسرای ترکیه خبر داده است. هدف این اقدامات، کاهش پیچیدگی تولید، افزایش بهره‌وری و حفظ رقابت‌پذیری شبکه کارخانه‌های اروپایی عنوان شده است. این تصمیم نشان می‌دهد که حتی بزرگ‌ترین خودروسازان سنگین اروپا نیز برای حفظ موقعیت صنعتی خود، حاضر به بازتعریف نقش کارخانه‌های‌شان هستند.

MAN؛ کاهش ۹۰۰ میلیون یورویی هزینه‌ها بدون اتکا به تعدیل گسترده نیرو

نمونه دیگر، برنامه «MAN ۲۰۳۰» است که در شرکت MAN Truck & Bus است که از زیرمجموعه‌های گروه TRATON به‌شمار می‌رود. این شرکت در ژانویه ۲۰۲۶ با توافق نمایندگان کارکنان و اتحادیه IG Metall، برنامه‌ای برای افزایش رقابت‌پذیری و اصلاح ساختار هزینه‌های خود تدوین کرد. هدف این برنامه، دستیابی به حدود ۹۰۰ میلیون یورو صرفه‌جویی تا سال ۲۰۲۸ است. نکته قابل توجه آن که بخش عمده این صرفه‌جویی قرار نیست از محل کاهش مستقیم نیروی انسانی تأمین شود، بلکه کاهش هزینه مواد اولیه، هزینه‌های خرید، مخارج عمومی و سربار سازمانی و همچنین بهبود عملکرد



اروپا

دایملر از بازنگری برنامه تولید در کارخانه آکسرای ترکیه خبر داده است. هدف این اقدامات، کاهش پیچیدگی تولید، افزایش بهره‌وری و حفظ رقابت‌پذیری شبکه کارخانه‌های اروپایی عنوان شده است

کسب و کار برخی تولیدکنندگان اروپایی منجر شده است. شرکت هلندی Ebusco نمونه قابل توجهی از این تحول است. این شرکت در برنامه بازسازی خود، به سمت تبدیل شدن از یک تولیدکننده کامل به شرکتی با تمرکز بر طراحی و توسعه محصول و استفاده بیشتر از تولیدکنندگان قراردادی حرکت کرده است. راهبرد این شرکت شامل ساده‌سازی فرآیندهای سازمانی، استانداردسازی محصولات، بهینه‌سازی زنجیره ارزش و کاهش تعداد سایت‌های تولیدی بوده است. Ebusco در برنامه بازسازی خود هدف کاهش حدود ۳۰ میلیون یورو از هزینه‌های ساختاری سالانه را مطرح کرده و به دنبال کاهش وابستگی به ساخت مستقیم تمام اجزای محصول بوده است. گزارش عملکرد نیمه نخست سال ۲۰۲۶ این شرکت نیز نشان می‌دهد که متوسط هزینه‌های عملیاتی ماهانه آن، بدون احتساب مواد اولیه، از حدود ۵.۷ میلیون یورو در نیمه نخست ۲۰۲۵ به حدود ۴.۶ میلیون یورو کاهش یافته است. تعداد کارکنان نیز از ۲۸۲ نفر در پایان سال ۲۰۲۵ به ۲۴۸ نفر در پایان ژوئن ۲۰۲۶ رسیده است. این تجربه نشان می‌دهد که در صنعت اتوبوس، به‌ویژه برای شرکت‌هایی که با محدودیت نقدینگی و نوسان سفارش‌ها مواجه هستند، استفاده از ظرفیت تولیدکنندگان قراردادی می‌تواند به کاهش هزینه ثابت کارخانه‌ها و انعطاف‌پذیری بیشتر در برابر تغییر تقاضا کمک کند. البته این مدل بدون ریسک نیست. وابستگی بیشتر به پیمانکاران، نیازمند کنترل دقیق کیفیت، زمان تحویل و مدیریت زنجیره تأمین است. بنابراین برون‌سپاری زمانی به کاهش هزینه واقعی منجر می‌شود که کنترل مهندسی و کیفیت محصول همچنان در اختیار سازنده اصلی باقی بماند.

ولوو؛ بهره‌وری عملیاتی و توسعه در آمد خدمات در کنار تغییرات ساختاری، گروه ولوو نیز بر بهره‌وری عملیاتی و تقویت فعالیت‌های خدماتی تأکید دارد. گزارش مالی سه‌ماهه سوم ۲۰۲۶ این گروه که در ۲۳ اکتبر منتشر شد، از فروش خالص ۱۱۹.۵ میلیارد کرون

کامیون‌ها و اتوبوس‌ها از مجموعه‌های فنی گران‌قیمتی مانند موتور، گیربکس، محور، سامانه‌های ترمز و تجهیزات الکترونیکی تشکیل شده‌اند. استانداردسازی این مجموعه‌ها در کنار حفظ تفاوت‌های مورد نیاز هر محصول، امکان کاهش تنوع قطعات و ساده‌سازی فرآیند تأمین را فراهم می‌کند. به بیان دیگر، خودروساز به جای توسعه چندین مجموعه فنی مستقل برای محصولات نزدیک به یکدیگر، تلاش می‌کند از یک معماری مشترک برای تولید خانواده‌ای از محصولات استفاده کند. این اقدام علاوه بر کاهش هزینه تولید، مدیریت موجودی قطعات و خدمات پس از فروش را نیز اقتصادی‌تر می‌کند.

سازندگان اتوبوس؛ حرکت به سمت برون‌سپاری و کوچک‌سازی ساختار تولید

در بخش اتوبوس نیز فشار هزینه‌ها به تغییر مدل

سوئد و حاشیه‌سود عملیاتی تعدیل شده ۱۲.۳ درصدی حکایت دارد. بر اساس این گزارش، فروش خودروهای این گروه ۸ درصد و فروش خدمات آن ۵ درصد به شکل ارگانیک افزایش داشته است. این عملکرد در شرایطی ثبت شده که شرکت با افزایش برخی هزینه‌های مواد اولیه و حمل‌ونقل نیز مواجه بوده است. اهمیت این موضوع در صنعت خودروهای سنگین آن است که درآمد شرکت صرفاً به فروش کامیون و اتوبوس محدود نمی‌شود. خدمات نگهداری، تعمیرات، قطعات یدکی، قراردادهای سرویس و راهکارهای مدیریت ناوگان می‌توانند جریان درآمدی مستمتری ایجاد کنند. برای تولیدکننده کامیون، افزایش سهم خدمات در، درآمد به‌معنای استفاده بهتر از شبکه نمایندگی‌ها، ظرفیت فنی و ارتباط بلندمدت با مشتریان است. از سوی دیگر، ارائه خدمات پیشگیرانه و مدیریت هوشمند ناوگان می‌تواند هزینه توقف خودرو را برای مشتری کاهش دهد و به‌حفظ مشتری در شبکه خدمات پس از فروش منجر شود.

چالش جدید؛ کاهش هزینه در کنار سرمایه‌گذاری برای برقی‌سازی

البته کاهش هزینه برای خودروسازان سنگین اروپایی به معنای کنار گذاشتن سرمایه‌گذاری‌های فناورانه نیست. این شرکت‌ها هم‌زمان باید منابع مالی قابل توجهی برای توسعه کامیون‌ها و اتوبوس‌های برقی، فناوری باتری، سامانه‌های مدیریت انرژی و کاهش آلایندگی اختصاص دهند. انجمن خودروسازان اروپا در ۱۴ سپتامبر ۲۰۲۶ اعلام کرد که زیرساخت‌های لازم برای گسترش خودروهای سنگین بدون آلایندگی هنوز با سرعت مورد نیاز توسعه پیدا نکرده است. بر اساس اعلام این انجمن، کمتر از ۲ هزار شارژر عمومی مناسب کامیون در اروپا وجود دارد و برای پاسخگویی به نیاز بازار، ماهانه دست کم ۷۰۰ شارژر جدید مورد نیاز است. این موضوع نشان می‌دهد که هزینه‌های استفاده از کامیون برقی فقط به قیمت خرید آن وابسته نیست و زیرساخت شارژ، اتصال به شبکه برق، قیمت انرژی و هزینه عملیاتی نیز در رقابت‌پذیری آن نقش دارند. بنابراین خودروسازان برای کاهش هزینه باید علاوه بر اصلاح ساختار داخلی، در شکل‌گیری زنجیره تأمین و زیرساخت‌های مشترک نیز مشارکت کنند.

درس صنعت سنگین اروپا برای خودروسازی ایران

آنچه از تجربه خودروسازان سنگین اروپا می‌توان دریافت، این است که کاهش هزینه تولید الزاماً به معنای کاهش کیفیت، توقف سرمایه‌گذاری یا تعدیل نیروی انسانی نیست. شرکت‌های بزرگ تلاش می‌کنند با بازنگری در ساختار تولید، حذف هزینه‌های غیرضروری، یکسان‌سازی قطعات، بهبود بهره‌وری و تقسیم هوشمندانه فعالیت میان کارخانه‌ها، هزینه تمام‌شده محصول را کنترل کنند. برای صنعت خودروسازی سنگین ایران نیز این تجربه اهمیت دارد. در شرایطی که تولیدکنندگان داخلی با افزایش هزینه مواد اولیه، محدودیت تأمین قطعات، نوسانات ارزی و هزینه‌های مالی مواجه هستند، صرف افزایش قیمت محصول نمی‌تواند راه‌حل پایدار رقابت‌پذیری باشد. بازنگری در تعداد و تنوع پلت‌فرم‌ها، توسعه ساخت داخل قطعات راهبردی، ایجاد شبکه مشترک تأمین، استفاده از ظرفیت‌های صنعتی موجود، کاهش هزینه‌های سربار و افزایش بهره‌وری خطوط تولید می‌تواند بخشی از مسیر اصلاح ساختار هزینه باشد. البته اجرای چنین برنامه‌ای به سرمایه‌گذاری، ثبات سیاست‌گذاری و مدیریت حرفه‌ای نیاز دارد. تجربه اروپا نشان می‌دهد که خودروساز بزرگ برای باقی ماندن در رقابت جهانی، باید به همان اندازه که به توسعه محصول توجه می‌کند، ساختار هزینه و بهره‌وری تولید را نیز مدیریت کند. در نهایت، مزیت رقابتی فقط با تولید بیشتر به‌دست نمی‌آید؛ بلکه توان تولید محصول با کیفیت مناسب و هزینه اقتصادی، معیار اصلی ماندگاری در بازار خودروهای سنگین است.



دوره به مشتریان تحویل داده شد. مقایسه این آمار نشان می‌دهد حجم تحویل خودرو در مهر ماه امسال به حدود ۱۸۶ برابر میانگین ماهانه یک سال گذشته رسیده است؛ موضوعی که بیانگر عملکرد فزاینده متوسط ماهانه شرکت در حوزه تحویل محصولات به مشتریان در یک سال گذشته است. افزایش تعداد خودروهای تحویل‌شده، از منظر ایفای تعهدات و تسریع در فرآیند تحویل محصولات به مشتریان حائز اهمیت است و تداوم این روند می‌تواند در تقویت عملکرد شرکت در حوزه پاسخ‌گویی به تعهدات و ارتقای رضایت مشتریان موثر باشد.

به گزارش روابط عمومی پارس خودرو، این شرکت در مهر ماه ۱۴۰۵ موفق شد ۴ هزار و ۱۰۰ دستگاه خودرو به مشتریان تحویل دهد؛ رقمی که در مقایسه با میانگین ماهانه تحویل خودرو در یک سال گذشته، از رشد ۸۶ درصدی حکایت دارد. بر اساس آمار عملکرد شرکت، میانگین ماهانه تحویل خودرو به مشتریان پارس خودرو در یک سال گذشته، ۲ هزار و ۲۰۱ دستگاه بوده است. این در حالی است که تعداد خودروهای تحویل‌شده در مهر ماه سال جاری به ۴ هزار و ۱۰۰ دستگاه رسید و در نتیجه، یک هزار و ۸۹۹ دستگاه بیش از میانگین ماهانه این



رشد ۸۶ درصدی تحویل خودروهای «پارس خودرو» در مهر ماه ۱۴۰۵

تحلیل



احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

آغاز فروش فوق‌العاده کوئیک S سایپا، ویژه متقاضیان جایگزینی خودروهای فرسوده

تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. سایپا همچنین از متقاضیان خواسته است برای تسهیل فرآیند ثبت‌نام، پیش از آغاز مهلت فروش، با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی این گروه خودروسازی، اطلاعات شخصی خود را ثبت یا به‌روزرسانی کرده و کد کاربری و رمز عبور دریافت کنند.

ثبت‌نام این طرح از ساعت ۱۴ روز شنبه، ۹ آبان‌ماه آغاز شده و متقاضیان تا ساعت ۲۴ روز دوشنبه، ۱۱ آبان‌ماه فرصت دارند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی محصولات سایپا به نشانی saipa-iranecar.com نسبت به ثبت درخواست خرید اقدام کنند. این طرح ویژه متقاضیان جایگزینی خودروهای فرسوده است و ثبت‌نام تا زمان

گروه خودروسازی سایپا از آغاز طرح فروش فوق‌العاده خودرو کوئیک S ویژه متقاضیان طرح جایگزینی خودروهای فرسوده از روز شنبه ۹ آبان‌ماه خبر داد. براساس اطلاعیه گروه خودروسازی سایپا، در این مرحله خودرو کوئیک S مجهز به استانداردهای ۸۵ گانه و سامانه SBR عرضه می‌شود.

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 ۹۵۰	۰	
ام‌وی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ام‌وی‌ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ام‌وی‌ام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
چری آریزو ۵ T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۷ میلیارد و ۱۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
جک J۱۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
بک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۸ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۱/۵ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۰	
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
اوتار Y۲۰۲۵ (اولترا) (۲۰۲۵)	۰	۲۶ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ایرس EREVHM۵ نیمه‌برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بامو iX۱ eDrive برقی (کیت M) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد	۰	
بامو iX۲ iDrive (۲۰۲۶)	۰	۲۳ میلیارد	۰	
بامو iX۲ iDrive (۲۰۲۶)	۰	۱۸ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بامو iX۳ Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۲۱ میلیارد	۰	
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز L۲۰۰ C۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan۵۰۰ (تمام‌برقی) (۲۰۲۵)	۰	۲۶ میلیارد	۰	
بنز EQE SUV۵۰۰ (تمام‌برقی) (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQ۳۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد	۰	
بی‌وایدی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وایدی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۹ میلیارد	۰	
تاتک ۳۰۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تاتک ۷۰۰-۳۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۲۸ میلیارد	۰	
تویوتا لندکروز ۳.۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۶ میلیارد	۰	
تویوتا پرادو ۲.۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	۰	
تویوتا Probx۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲.۰ لیتر تک‌دیفرنسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور هیبرید ۲.۵ لیتر دودیفرنسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۴ میلیارد	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هونداسیویک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۱ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲۰	▲
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۸۵	▲
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۲۵	۱۳۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۵۴۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۹۴۵	۹۰	▲
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	۲ میلیارد و ۶۰	۶۵	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۲۲۰	۹۵	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۳ میلیارد و ۲۹۰	۷۰	▲
کوئیک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۵۵	▲
کوئیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۲۰	۳۵	▲
کوئیک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۴۰	▲
کوئیک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۷۹۰	۵۵	▲
کوئیک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۶۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۱۴۰	▲
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۴۵	▲
شاهین اتومات (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۵۰۰	۱۶۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۳۲۰	۴۰	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۷۵	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۶۷۰	۱۷۰	▲
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۶۰	۱۵۰	▲
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۵۷۰	۱۱۵	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۳ میلیارد و ۲۱۵	۲۲۰	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۲۵۰	۷۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۴۰۰	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۸۳۰	۲۸۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۳ میلیارد	۱۸۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۳ میلیارد و ۲۲۰	۲۴۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۴۲۵	۱۵۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۴۷۰	۱۵۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۴ میلیارد و ۴۷۰	۱۰۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۱۰	▲
دنایلس توربو دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۲۹۵	۱۷۵	▲
دنایلس توربو دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۳ میلیارد و ۳۴۵	۱۶۰	▲
دنایلس اتومات آشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۴ میلیارد و ۶۴۰	۴۴۰	▲
تارا دنده ۷ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۳ میلیارد و ۳۰۰	۱۴۵	▲
تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۴۲۰	۳۳۵	▲
تارا اتومات ۷۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۶۵۵	۴۰۰	▲
رانایلس (ترم عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۲۰	▲
رانایلس (ترم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۱۲۰	▲
ری‌آ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۵ میلیارد و ۶۲۰	۳۰۰	▲
وانتا آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۳۶۰	۲۴۰	▲

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

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



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



توزیع هدفمند محصول، سبب بالا رفتن میزان فروش و جلب رضایت مشتری است؛

«نفت بهران» در تلاش برای پایداری تولید و تنظیم بازار

حضور اخیر این شرکت در نمایشگاه بین المللی نفت و گاز آلمانی قزاقستان موسوم به KIOGE که در مرکز نمایشگاهی آتاکنت وبا حمایت وزارت انرژی قزاقستان و شرکت ملی گاز مونا گاز بر گزار شد، بخشی از راهبرد متنوع سازی مقاصد صادراتی و کاهش وابستگی به بازارهای سنتی است. بهران که امروز محصولات خود را به بیش از ۴۰ کشور جهان صادر می کند، در این رویداد نسل جدید روغن موتورهای دیزلی سنگین با استانداردهای روز، روغن های هیدرولیک با پایداری حرارتی بالا و پارافین و کس با خلوص بالا را که در صنایع بسته بندی، لاستیک سازی و دارویی کاربرد دارد، به نمایش گذاشت. محور اصلی مذاکرات در حاشیه این نمایشگاه، ایجاد شبکه توزیع مویرگی، امکان تولید تحت لیسانس در منطقه آزاد آلمانی و استفاده از کریدور شمال - جنوب برای تسهیل حمل و نقل ریلی و جادهای محصولات بود. پیش از آن نیز حضور موفق در نمایشگاه پتروشیمی شانگهای نشان داده بود که محصولات ایرانی می توانند در بازارهای سخت گیر شرق آسیا نیز رقابت کنند. در داخل کشور نیز تفاهم نامه همکاری مشترک میان نفت بهران و نفت سپاهان برای توسعه روغن پایه گروه ۳ و توسعه شبکه فروش، نشانهای از تبدیل رقابت به همکاری راهبردی میان دو غول بورسی روانکار است. وقتی لوپکات از طریق خط لوله مستقیم از پالایشگاه تهران دریافت می شود، وقتی عرضه مستقیم در پایانه نسیم شهر به دست راننده کامیون می رسد و وقتی فاکتورها با قیمت مصوب و تحت نظارت تعزیرات صادر می شود، معنای پایداری تولید از یک شعار فراتر می رود و به تضمینی برای جلوگیری از التهاب در بازاری تبدیل می شود که مستقیماً با معیشت مردم و حرکت چرخهای اقتصاد گره خورده است.



کرد و در سال ۱۳۴۷ نخستین پالایشگاه تولید روغن پایه به ظرفیت ۳۰ هزار تن را راه اندازی کرد، امروز با ظرفیت سالانه بیش از ۲۲۰ هزار تن روغن پایه و بیش از ۳۰۰ هزار تن محصول نهایی، بالغ بر ۹۰۰ نوع محصول شامل انواع روغن موتور بنزینی و دیزلی، روغن دنده، روانکارهای صنعتی، گریس، ضد یخ، پارافین و کس، اسلک و کس، فورفورال و بیس اویل را تولید می کند. بهران یکی از تپه اود شرکت در کشور است که به سیستم هیدرو فیوژنینگ مجهز است؛ فناوری ای که کیفیت روغن پایه را تا ۲۵ درصد ارتقا می دهد و همین مزیت فنی باعث شده است این شرکت بیش از ۵۰ درصد سهم بازار روغن موتور کشور را در اختیار داشته باشد. این کیفیت، برگ برنده بهران در آن سوی مرزها نیز بوده است.

بزرگ از جمله راهداری ها، شرکت های اتوبوسرانی، تاکسی های اینترنتی و شهرداری هانیز پیگیری شده و شفافیت اقدامات در سامانه جامع تجارت مورد پایش قرار گرفته است؛ اقدامی که به گفته مدیران بهران، تاثیر زیادی در تسریع و گسترش توزیع کالا در نقاط مصرف داشته است و امروز بسیاری از محصولات این شرکت در فروشگاه ها و اتوسرویس ها دقیقاً به قیمت مصوب به دست مصرف کننده می رسد. پشت این پایداری در بازار، سیاست کلانی قرار دارد که نزدیک به دو دهه است در بهران دنبال می شود و آن پرهیز از خام فروشی و تکمیل زنجیره ارزش است. شرکتی که در سال ۱۳۴۱ به عنوان شرکت انتفاعی با شرکت آمریکایی اکسون و بانام تجاری اسو فعالیت خود را آغاز

نیز ادامه یافته و فروش فصل تابستان نسبت به بهار بیش از ۴۴ درصد و نسبت به تابستان سال گذشته بیش از ۶۲ درصد رشد را ثبت کرده است. اما آن چه عملکرد بهران را از صرف افزایش تولید متمایز می کند، شیوه توزیع آن است. این شرکت به جای توزیع انبوه و راه سازی کالادر شبکه عمده فروشی، طرح توزیع هدفمند را اجرا کرده است. در چارچوب این طرح، محصولات استراتژیک شامل انواع روغن موتورهای تخصصی با قیمت مصوب سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان در ۱۲ استان معین کشور عرضه شده است. در کنار آن، روغن خودروهای دیزلی سنگین به صورت مستقیم در پایانه های اصلی حمل و نقل کشور از جمله پایانه نسیم شهر تهران و پایانه های مشهد، تبریز، اصفهان و همدان در اختیار رانندگان قرار می گیرد تا واسطه ها حذف و کالا با قیمت واقعی به دست مصرف کننده نهایی برسد. فروش مویرگی این شرکت نیز در همین دوره تا سه برابر افزایش یافته است و در برخی نقاط، نیروهای پخش علاوه بر فروش، چیدمان محصولات در قفسه اتوسرویس ها را نیز برای تسهیل دسترسی انجام می دهند. نکته قابل توجه آن که بهران به عنوان نخستین شرکت تولید کننده روانکار در کشور، فروشگاه اینترنتی خود را به سامانه جامع تجارت وزارت صمت متصل کرده است و کلیه فاکتورهای صادره بر اساس قیمت مصوب و تحت نظارت سازمان حمایت و سازمان تعزیرات حکومتی صادر می شود. به گفته مدیر برند بهران، این مجموعه مکلف به فروش با قیمت های مصوب است و از مصرف کنندگان خواسته شده است محصولات را مطابق قیمت درج شده روی بسته از فروشندگان مطالبه کنند و در صورت مشاهده هر گونه تخلف، موضوع را به مراجع ذیصلاح گزارش دهند. در همین راستا، فروش مستقیم به ناوگان های

در شرایطی که اقتصاد کشور با فشار تحریم های ظالمانه، محدودیت های ترابری دریایی و نوسانات نرخ ارز دست و پنجه نرم می کند، شرکت نفت بهران تولید مستمر و پایدار را نه صرفاً یک راهبرد صنعتی که مسئولیتی ملی تعریف کرده است، رویکردی که این شرکت ۶۴ ساله را به پیشران صنعت روانکار و لنگرگاه ثبات بازار مصرف تبدیل کرده است. به گفته دکتر حمید حاجی پور، مدیر روابط عمومی و برند نفت بهران، عرضه ویژه محصولات این شرکت از ابتدای امسال تاکنون در حوزه روغن موتورهای بنزینی و دیزلی بی وقفه ادامه داشته و در ماه های اخیر با تشدید نظارت های میدانی، ابعاد تازه ای یافته است. حاجی پور تاکید می کند که بهران در این برهه حساس، استمرار تولید را فراتر از یک فعالیت کارخانه ای، ایفای نقش در سنگر جنگ اقتصادی و تحقق مسئولیت اجتماعی خود می داند؛ نقشی که با تکیه بر دانش فنی متخصصان داخلی و مدیریت بهینه زنجیره تامین محقق شده و اجازه نداده است چرخهای صنعت و حمل و نقل کشور از حرکت باز ایستد. تجربه سال های گذشته نشان داده است که بازار روانکار به سرعت مستعد التهاب می شود و هر گونه وقفه در عرضه می تواند موجی از گرانی و احتکار را به دنبال داشته باشد. نفت بهران برای عبور از همین نقطه آسیب پذیر، استراتژی تولید و توزیع هدفمند را در دستور کار قرار داده است. نتیجه این استراتژی در آمارها نیز پیداست. در حالی که در ماه های ابتدایی سال های گذشته برخی کمبودهای مقطعی در بازار دیده می شد، بهران حجم عرضه روانکارها در سه ماهه دوم را بیش از ۲۲ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش داد و به گفته مدیرعامل وقت، این رشد در آمارهای تیر و مرداد به وضوح قابل مشاهده بود. روندی که امسال

BMW 225L

GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو

(گروه پرشیا موبیلیتی)

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۴۵۹۱-۰۲۱

www.Persiakhodro.ir



می‌کند. ابرخازن این خودرو نسبت به باتری لیتیوم-یونی هم‌وزن، سه برابر چگالی توان بیشتری دارد و مجموعه موتور الکتریکی و ابرخازن تنها ۳۴ کیلوگرم وزن دارند. انرژی مورد نیاز سامانه هنگام کاهش سرعت و ترمزگیری بازیابی می‌شود. مزیت مهم ابرخازن، قابلیت شارژ و تخلیه سریع انرژی است که به بهبود پاسخ‌دهی موتور، شتاب‌گیری و تعویض دنده کمک می‌کند. این فناوری در کنار پیش‌رانه ۶.۵ لیتری ۷۱۲ تنفس طبیعی با قدرت ۷۸۵ اسب‌بخار، مجموع توان خودرو را به ۸۱۹ اسب‌بخار می‌رساند.

لامبورگینی سیان Sián FKP ۳۷ نخستین ابرخودرو هیبریدی تولید محدود این خودروساز ایتالیایی است که با استفاده از فناوری ابرخازن Supercapacitor، رویکرد متفاوتی نسبت به سامانه‌های هیبریدی متداول ارائه می‌دهد. برخلاف بسیاری از خودروهای هیبریدی که انرژی الکتریکی را در باتری لیتیوم-یونی ذخیره می‌کنند، سیان از یک ابرخازن پیشرفته برای تأمین انرژی موتور الکتریکی استفاده می‌کند. این سامانه شامل یک موتور الکتریکی ۴۸ ولتی با توان ۳۴ اسب‌بخار است که مستقیماً در مجموعه گیربکس نصب شده و گشتاور را به چرخ‌های عقب منتقل



تکنولوژی هیبریدی لامبورگینی «سیان»

تلگرام

Telegram

کاهش تنوع در طراحی خودرو

طراحی خودرو حدود پنج سال است که مسیر متفاوتی را در پیش گرفته و هر روز شاهد خودروهایی هستیم که از نظر طراحی نسبت به خودروهای یک دهه قبل، مدرن‌تر و زشت‌تر به نظر می‌رسند. هرچند که تغییرات گسترده در طراحی محصولات کمپانی‌های مطرح، سبب شده خودروسازان نوپا نیز به این سمت در حال حرکت باشند. اتفاقات در طراحی لکسوس GX و نسل بعدی هیوندای سانتافه به‌خوبی طراحی جعبه‌ای معروف محصولات لندروور را نشان می‌دهد. حال سوال این است که آیا طراحی محصولات بلندقامت خودروسازان حالت جعبه‌ای پیدا می‌کند و دیگر شاهد تنوع در طراحی نخواهیم بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

این روزها طراحی جعبه‌ای اس‌یووی‌ها تاحد زیادی برای مشتریان جذاب است. چراکه سال‌هاست لندروور با پیروی از این سبک طراحی، به موفقیت چشمگیری در بازار دست یافته است. از سوی دیگر استفاده از طراحی جعبه‌ای در اس‌یووی‌ها، سبب افزایش قابلیت آفرودی آن‌ها می‌شود. بسیاری از کارشناسان و منتقدان نیز بر این باورند که به‌زودی شاهد فراگیری شدن طراحی جعبه‌ای در بسیاری از خودروها خواهیم بود. اما این نکته نیز فراموش نشود که طراحی کوپه در اس‌یووی‌ها هم تاحد زیادی مورد استقبال بازار قرار گرفته است.

بنایی

آن‌چه اخیراً کمپانی لکسوس برای نسل جدید GX انجام داده یا هیوندای قرار است برای سانتافه انجام دهد، طراحی جعبه‌ای است که مرسدس‌بنز در G کلاس، فورد در برانکو، جیپ در رانگلر و لندروور در دیفندر پیش‌تر از آن استفاده کرده‌اند و به‌خوبی موفق شده‌اند. بنابراین با توجه به تحلیل‌های صورت‌گرفته احتمال تمایل مشتریان به اس‌یووی‌های جعبه‌ای آفرودی بیشتر است. بنابراین لکسوس به‌خوبی این مساله را در نظر گرفته و سهم بیشتری از بازار بلندقامتان را تحت‌تأمیل خود درآورده است.

موسوی

Message

صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی کامیونت صفر کیلومتر!

کامیونت چینی مونتاژ داخل دارم که تاکنون حدود ۱۰ هزار کیلومتر کار کرده است. چندی پیش حین استارت زدن، خودرویم به‌سختی روشن شد و پس از آن نیز پیش‌رانه لرزش فراوانی داشت. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی اعلام کرد که خودرویم نیاز به تعویض دو مدل سنسور دارد و باید حدود یک هفته در نمایندگی بماند تا مشکل برطرف شود

۰۹۰۱***۸۴۷۱

«XC60»، ایمن‌ترین کراس‌اوور لوکسی که می‌توان خرید؛

اصالت به سبک «ولو»



◀ سال ۲۰۰۸ میلادی بود که کمپانی ولوو از نخستین اس‌یووی کراس‌اوور لاکچری کامپکت خود با نام XC۶۰ رونمایی کرد. این خودرو در نسل اول خود ساده و البته تنومند به‌نظر می‌رسید که در بازار آمریکایی شمالی بسیار مورد پسند خریداران قرار گرفت. تا این که ماه مارس سال ۲۰۱۷ میلادی بود که نسل دوم این اس‌یووی کراس‌اوور لاکچری کامپکت معرفی شد. نسل دوم این خودرو شاهکار تدابیر و ذکاوت توماس اینگلت بود.

طراحی زیبا به سبک ولوو

ولوو XC۶۰ یکی از محصولات جذاب و پرفروش این کمپانی صاحب‌نام به‌شمار می‌رود. از آن‌جا که XC۶۰ از نظر مشتریان یک خودرو زیبا و جادار است، بنابراین طراحان کمپانی ولوو زیر نظر مستقیم توماس اینگلت به بهترین شکل، استایل این خودرو را طراحی کرده‌اند. با نگاهی به پروفیل XC۶۰ شاهد بدنه فوق جذاب و اسپرتی هستیم. چراکه کاپوت نسبتاً کشیده این خودرو و طراحی خطوط تیز و سطوح تخت در کنار حجم ماهیچه‌ای گل‌گیرهای عقب استایل تنومند و باوقاری را برای XC۶۰ فراهم آورده است. اما رنگ‌های ۲۰۱۸، ۲۰۱۹ و ۲۱ اینچی و اورنگ‌های نسبتاً کوتاه به اسپرت جلوه داده این اس‌یووی کراس‌اوور لاکچری سوئدی کمک بسزایی کرده است. در نمای جلو XC۶۰ شاهد طراحی چراغ کشیده‌ای هستیم که به زیباترین شکل ممکن LED مشابه کش Thor در آن طراحی شده تا جالب‌ترین جلوه‌دهی زیبایی ولوو، چهره زیبا و پویایی را برای XC۶۰ به ارمان آورد. اما خطوطی که سبب ایجاد تورفتگی‌های روی کاپوت این خودرو شده، جاشنی اسپرت را بیشتر می‌کند. در نمای عقب شاهد یک طراحی سوئدی هستیم که به بهترین شکل نمای عقب این خودرو را تشکیل می‌دهد. چراغ‌های L شکل عمودی که خط امضای آشنای ولوو است با LED های درون آن و حجم‌پردازی خاص و قرارگیری دواگزوز مستطیل شکل بزرگ در طرفین سپر نمای زیبا و جذابی به XC۶۰ داده است.

کابین جذاب و دلنشین سوئدی

با قرارگیری در پشت فرمان XC۶۰، با یک خودرو فوق لوکس مواجه می‌شویم. زیرا استفاده از چرم ناپا و دکوراتیو چوب و کروم فضای داخلی لوکسی را فراهم آورده است. هرچند که طراحی داشبورد ساده و مینیمال بوده تا با قرارگیری نمایشگر ۱۲.۳ اینچی افقی برای کلاستر (مقابل راننده) و یک نمایشگر ۹ اینچی عمودی در بخش میانی داشبورد فضای کاملاً مدرنی ایجاد شود. البته طراحی در پیچه‌های مربع‌شکل در طرفین داشبورد و در پیچه‌های عمودی بزرگ در کنار نمایشگر ۹ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی و دوربین‌ها، کابین این اس‌یووی کراس‌اوور لوکس را جذاب کرده است. هرچند که LED نوارهای داخلی و طراحی سقف پانورامیک فضای داخلی را بسیار دلنشین کرده است. طراحی صندلی‌های ارگونومی نسل جدید، طراحی غربیلک خوش‌دست و ولوو طراحی دست‌نדה زیبا و ولوو رانندگی با XC۶۰ را بسیار هیجان‌انگیز می‌کند. از مهم‌ترین امکانات رفاهی این اس‌یووی کراس‌اوور لوکس کامپکت می‌توان به کروز کنترل پیشرفته، دوربین ۳۶۰

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۰۱

گزینه ۱ ۶۰ درصد

گزینه ۲ ۳۰ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر می‌تواند روی رشد و گسترش تکنولوژی در خودروسازی تأثیر بیشتری داشته باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۶۰ درصد به گزینه یک یعنی بهبود ارتباط صنعت با دانشگاه و ۴۰ درصد به گزینه دوم یعنی همکاری با خودروسازان مطرح خارجی مانند یک دهه قبل رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۶۰۲
به نظر شما توزیع لاستیک خودرو با قیمت دولتی در مراکز مشخص در تهران، تا چه اندازه می‌تواند در کاهش قیمت این محصول در کشور تأثیر گذار باشد؟

۱- کم

۲- زیاد

پیامک

SMS

خرابی سنسور سرعت

خودرو نیسان رونیز دارم و تاکنون به فاصله کوتاهی دو بار سنسور سرعت آن را تعویض کرده‌ام. با این حال سرعت‌سنج آن دوباره دچار مشکل شده است و کار نمی‌کند؛ علت چیست؟

۰۹۲۲***۱۱۴۱

«باتوجه به آن‌چه شما به آن اشاره کردید، باید وضعیت سوکت و مدار مربوطه سنسور به‌دقت مورد بررسی قرار گیرد. پس از آن باید سیستم کنترل مرکزی نیز تعویض و همچنین نشانگر سرعت و مقاومت آن نیز برای اطمینان از صحت کار کرد، تست و بررسی شود. لازم به‌ذکر است گاهی ممکن است به‌دلیل نوسان ولتاژ الکتریکی در مدار یا استفاده از سنسورهای بی‌کیفیت، شاهد خرابی در این بخش به‌صورت پی‌درپی باشیم. در نهایت توصیه می‌شود برای تعمیر خودرو، به نمایندگی مربوطه آن مراجعه کنید.

خرابی سیستم سوخت‌رسانی

خودرو کاربراتوری مدل ۱۳۷۷ دارم و حدود یک ماه است در زمان حرکت، وقتی دور موتور زیر ۳۰۰۰ قرار می‌گیرد، موتور رپ می‌زند و به‌خوبی عمل نمی‌کند؛ علت چیست؟

اتابکی-کرج

«از آن‌جا که شما به‌مدل خودروی تان اشاره نکردید، به‌صورت کامل و دقیق نمی‌توان گفت که ایراد اصلی خودروی تان مربوط به کدام بخش است. اما به‌صورت کلی این مشکل به سیستم سوخت‌رسانی خودرو شما مربوط می‌شود. با توجه به این که این سیستم در خودرو شما از نوع کاربراتوری است، احتمال دارد ژیکلور لوله بنزین خودرو شما گرفته باشد. در این صورت با تمیز شدن این قطعه، مشکل برطرف خواهد شد. در غیر این صورت باید آن را تعویض کنید. لازم به‌ذکر است که شاید زمان جرقه نیز تنظیم نباشد؛ در این صورت برای رفع مشکل باید موتور را با دستگاه تون‌آپ تنظیم کرد و آوانس و ریتارد جرقه نیز از نو تنظیم شود.

لزوم استفاده از قطعات باکیفیت

خودرو کیا ریو مدل ۲۰۱۵ دارم و مدتی پیش لنت ترمز آن را تعویض کردم. پس از آن در زمان ترمزگیری، صدای غیرعادی از ناحیه چرخ‌ها به‌گوش می‌رسید. با مراجعه به یک مکانیکی نسبتاً معروف، تکنسین مربوطه دلیل آن را خرابی دیسک ترمز دانست؛ آیا این موضوع صحت دارد؟

۰۹۲۳***۰۶۴۴

«باتوجه به این که شما بیان کردید بعد از تعویض لنت‌های ترمز این اتفاق رخ داده، دلیل خرابی دیسک ترمز، نامرغوب بودن لنت بوده است. مکانیزم متداول در ترمزها از نوع اصطکاکی بوده که با سایش لنت ترمز روی دیسک سبب کاهش سرعت یا متوقف شدن خودرو می‌شود. اگر لنت از کیفیت مطلوبی برخوردار نباشد، می‌تواند در زمان ترمزگیری سبب سایش سطح دیسک شود. گاهی نیز ممکن است راننده حس کند که توان ترمزگیری نیز کاهش یافته است. این عامل به‌دلیل عدم اصطکاک مناسب با سطح دیسک است. از این رو توصیه می‌شود جهت تعویض لنت به‌نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید. زیرا قطعاتی که در نمایندگی‌ها استفاده می‌شود، از نمونه باکیفیت آن است و کمتر با این مشکل مواجه می‌شود. اگر پس از تعویض لنت ترمز، صدای اضافی در زمان حرکت یا ترمزگیری به‌گوش رسید، باید موضوع توسط نمایندگی بررسی شود و یا به کلینیک‌های تخصصی مراجعه کنید تا شخص مکانیک به‌صورت دقیق و کامل مراحل عیب‌یابی را دنبال و در صورت نیاز، قطعات را تعویض کند.





کشف محموله ۱۷۰ میلیارد ریالی لاستیک قاچاق در اهواز



«جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان از کشف ۲ هزار و ۶۰۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۱۷۰ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد. سردار حسین زلفی، جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: «ماموران پلیس آگاهی شهرستان اهواز یک باب منزل مسکونی را که محل نگهداری کالاهای احتکار شده بود، شناسایی کردند.» وی افزود: «ماموران پلیس پس از هماهنگی قضایی، در بازرسی از

منزل متهم، ۲ هزار و ۶۰۰ حلقه لاستیک قاچاق با نشان های تجاری مختلف کشف کردند.» جانشین فرمانده انتظامی استان خوزستان تصریح کرد: «بنا بر نظر کارشناسان، ارزش کالاهای قاچاق کشف شده ۱۷۰ میلیارد ریال بر آورده شده است.» زلفی در پایان از دستگیری یک متهم در این رابطه خبر داد و گفت: «متهم پس از تشکیل پرونده برای طی مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

شمارش معکوس برای رشد فروش و افزایش توان تولید در تایر ساز بزرگ بیرجندی

معاون بازرگانی جدید «کویر تایر» معرفی شد



«شرکت دانش بنیان کویر تایر که طی سه دهه گذشته از یک ایده بر خاسته از معتمدان بیرجند به یکی ازوزنه های صنعت تایر کشور تبدیل شده، این روزها در آستانه یک پوستاندازی مدیریتی قرار گرفته است. مراسم معارفه دکتر حسن شاهرخی به عنوان معاون بازرگانی جدید شرکت که با حضور مدیر عامل، اعضای هیات مدیره و مدیران ارشد ستادی و کارخانه در بیرجند برگزار شد، تنها یک جابه جایی در چارت سازمانی نیست؛ بلکه نشان دهنده تغییر رویکرد این برند خراسانی از تولید محوری صرف به سمت بازار محوری هوشمند در دورانی است که صنعت تایر ایران زیر فشار هم زمان رکود تقاضا و واردات بی رویه قرار دارد.

کویر تایر را امروز همه به عنوان نماد صنعت خراسان جنوبی می شناسند. شرکتی که در اواخر سال ۱۳۶۶ با سرمایه تنها یک میلیون ریال تاسیس شد و عملیات اجرایی احداث کارخانه آن از نیمه دوم سال ۱۳۷۰ در زمینی به وسعت ۱۱۲ هکتار در بیرجند و با ظرفیت اسمی ۲۵ هزار و ۵۰۰ تن آغاز شد. این مجموعه در مهرماه ۱۳۷۷ با صرف ۳۵۰ میلیارد ریال و ۸۴ میلیون دلار سرمایه گذاری ارزی به بهره برداری رسید و نخستین شرکتی در ایران بود که دانش فنی تولید تایرهای رادیال استیل پلت را از شرکت ماتادور اسلواکی به عنوان یکی از معتبرترین شرکت های اروپایی اخذ و بومی سازی کرد. امروز این شرکت بیش از ۱۵ درصد از تایر تولیدی کشور از نظر وزنی و بیش از ۲۲ درصد از نظر تعدادی را تامین می کند و برای یک هزار و ۱۹۷ نفر به صورت مستقیم و بیش از ۲ هزار نفر به صورت غیر مستقیم اشتغال ایجاد کرده است.

در این مراسم، سید محمد حسین زینلی، مدیر عامل کویر تایر ضمن تشریح دستاوردهای شرکت از نقش معاون بازرگانی به عنوان حلقه واسط میان توان تولید و نیاز بازار یاد کرد و گفت کویر تایر دیگر تنها یک کارخانه تولید تایر نیست، بلکه یک برند ملی است که باید ادبیات بازرگانی آن نیز به اندازه ادبیات فنی اش پیشرفته باشد. به گفته زینلی، کویر تایر در سال های اخیر با وجود تحریم هادر تامین مواد اولیه، قطعات یدکی و فناوری، توانسته است برای نخستین بار در کشور پرس پخت مورد نیاز صنعت تایر را بومی سازی کند و عنوان نخستین تولید کننده تایر سبز دوستدار محیط زیست را از آن خود سازد. این مسیر نوآوری با بهره برداری از دومین ماشین تایر سازی تکمر حله ای در بهمن ۱۴۰۲ و رونمایی از دو محصول استراتژیک شامل تایر خودروهای برقی و تایر پنچررو یاران فلت ادامه یافته است؛ محصولاتی که اداره تکنولوژی و تحقیقات شرکت با رصد نیاز بازار طراحی کرده است. انتخاب دکتر حسن شاهرخی برای معاونت بازرگانی در همین چارچوب معنا پیدا می کند. صنعت تایر ایران با ظرفیت اسمی ۳۲۰ هزار تن و ۱۵ هزار نفر نیروی کار، به گفته فعالان، در حال



حاضر بیش از هر زمان دیگری نیازمند بازآرایی شبکه فروش و مقابله با فریب نام های مشهور وارداتی است. در شرایطی که به گفته رئیس هیات مدیره انجمن تایر، واردات بی رویه فرصت های اشتغال مولد را نصیب کشورهای خارجی می کند، کویر تایر بر نامه تولید خود را حول نیازسنجی خودرو سازان داخلی و بازار مصرف چیده است. این شرکت در حال حاضر سبدهی از رینگ ۱۳ تا ۱۹ راتولیدی کند و به گفته مدیر فروش پیشین، پنج خودرو ساز داخلی تایرهای شاسی بلند خود را از این مجموعه تامین می کنند. بر نامه تولید سال آینده این شرکت بالغ بر ۱۰ هزار تن تایرهای رینگ ۱۶ به بالا با صرفه جویی ارزی حدود ۲۵ میلیون دلار است و ظرفیت تولید روزانه آن به ۷ هزار و ۶۰۰ حلقه تایر سواری، ۳۸۰ حلقه تایر باری و ۹۰۰ حلقه تیوب و نوار می رسد.

ماموریت اصلی معاون جدید بازرگانی، مدیریت همین سبده متنوع در دو جبهه داخلی و صادراتی است. در جبهه داخلی، ساماندهی فروش اینترنتی که به گفته مدیران شرکت به دلیل مراجعه بالای مشتریان و محدودیت موجودی با چالش مواجه است، توسعه فروش مویرگی و اتصال به سامانه جامع تجارت و همچنین تامین نیاز خودرو سازان در کلاس های جدید از جمله رینگ ۲۰ اینچی که به زودی به بازار عرضه می شود، در اولویت قرار دارد. در جبهه خارجی، کویر تایر پس از اخذ مجوز ستاد تنظیم بازار و شورا عالی صادرات مبنی بر صادرات ۱۰ درصد از گروه تایرهای رادیال سواری و ۳۰ درصد از گروه تایرهای کشاورزی و راه سازی، در حال تهیه بر نامه صادراتی خود برای بازار های همجوار است. این شرکت پیش از این نیز صادرات به کشورهای همسایه را تجربه کرده و در ماه های اخیر میزبان هیات های تجاری از افغانستان و حضور در نمایشگاه های منطقه ای بوده است. دکتر شاهرخی در نخستین اظهارات خود پس از معارفه، بر سه محور وفاداری به مشتری، شفافیت قیمت و توسعه بازار های جدید تاکید کرد و گفت کویر تایر مولود انقلاب اسلامی است و ادبیات اجرایی آن باید مبتنی بر اصول ایرانی و اسلامی و پر هیز از تفکرات تکنوکراتیک وارداتی باشد. او با اشاره به سرمایه انسانی شرکت که متشکل از ۱۵۰ نفر کارشناس دارای مدارک کارشناسی ارشد و دکتری از برترین دانشگاه های کشور است، افزود که عملگرایی، بی حاشیه بودن و تعصب به استان، ویژگی هایی است که باید در شبکه بازرگانی نیز تسری یابد. این انتصاب در شرایطی صورت می گیرد که طرح توسعه کویر تایر برای دوبرابر کردن ظرفیت از ۳۰ هزار تن به ۶۰ هزار تن و ایجاد ۷۰۰ مورد فرصت شغلی مستقیم و ۲ هزار مورد فرصت غیر مستقیم، همچنان در انتظار تامین ۵۴ میلیون یورو اعتبار ارزی از محل صندوق توسعه ملی است. طرحی که به عنوان یکی از طرح های مهر ماندگار استان معرفی شده و تحقق آن می تواند سهم کویر تایر را در بازار تایرهای سواری کشور از ۲۰ درصد فعلی فراتر ببرد.

در نهایت، معارفه معاون بازرگانی جدید کویر تایر را باید فراتر از یک خبر سازمانی دید. این شرکت که خود را پرچمدار تطور علمی در صنعت تایر ایران می داند، با تکیه بر ۱۱۲ هکتار سایت صنعتی، بیش از ۴۰ کشور مقصد صادراتی، بالقوه و سبدهی از رینگ ۱۳ تا ۱۹، در تلاش است تا در دوره ای که بازار تایر ایران میان رکود داخلی و فشار واردات گرفتار شده، نقش خود را به عنوان بنگاه اقتصادی سرآمد در مهارت آموزی و تولید دانش بنیان حفظ کند و با زبان جدید بازرگانی، از بیرجند به جاده های کشور و منطقه سخن بگوید.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو واسپت وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو واسپت وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیپوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تیوتا راو۴-سورنئو 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





آلومینیومی دیسک به بخش جدنی آن با بین های مخصوصی است که ضمن کاهش وزن، فضای بیشتری برای خنک کاری فراهم می کند. سوراخ کاری جهت دار دیسک ها نیز به دفع حرارت، عملکرد بهتر در شرایط بارانی و پاک سازی سطح لنت کمک می کند. مرسدس بنز امکان سفارش سیستم ترمز سرامیکی کرینی AMG را نیز فراهم کرده است. این مجموعه با دیسک های ۴۰۲ میلی متری جلو و ۳۶۰ میلی متری عقب، مقاومت حرارتی بالاتری در رانندگی پر فشار دارد. سامانه های ABS، ترمز کمکی و ESP سهم مهمی در مدیریت پایداری و ترمز گیری را تکمیل می کنند.

مرسدس بنز AMG SL ۶۳ نسل جدید با کد شناسایی R23۲، به سیستم ترمز پر فورمنس AMG مجهز شده است که برای کنترل وزن و توان بالای این رودستر توسعه یافته است. در ساختار استاندارد این خودرو، دیسک های ترمز کامپوزیتی خنک شونده و سوراخ دار به کار رفته اند. دیسک های محور جلو ابعاد ۳۹۰×۳۶ میلی متر دارند و توسط کالیبر های آلومینیومی ثابت ۶ پیستونه مهار می شوند. در محور عقب نیز دیسک های ۳۶۰×۲۶ میلی متری با کالیبر شناور تک پیستونه و طبقه کاهش سرعت را بر عهده دارند. یکی از نوآوری های این مجموعه، اتصال محفظه



ساختار تکنولوژی سیستم ترمز مرسدس بنز «SL63» AMG

خودروسازان چینی مسیر تازه ای را دنبال می کنند؛

خدمات پس از فروش به میدان جدید رقابت تبدیل شد

چهار نهاد دولتی چین خودروسازان این کشور را موظف کردند که فرآیندهای تولید، قابلیت اطمینان، دوام محصولات، کیفیت قطعات تامین کنندگان و اعتبار سنجی فناوری های جدید را مورد بازبینی قرار دهند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت خودرو چین طی دو دهه گذشته مسیری کم سابقه را در توسعه ظرفیت تولید، فناوری، زنجیره تامین و صادرات طی کرده است. خودروسازانی که زمانی با هدف عرضه محصولات ارزان قیمت وارد بازار شدند، امروز در بسیاری از بخش ها از خودروهای برقی و هیبریدی تا سامانه های هوشمند و فناوری باتری، به رقابتی جدی خودروسازان باسابقه جهان تبدیل شده اند. با این حال، رشد سریع تولید و عرضه محصولات جدید، چالش هایی را نیز در زمینه کیفیت پایدار، دوام قطعات، قابلیت اطمینان فناوری های الکترونیکی و خدمات پس از فروش ایجاد کرده است. در واقع، مساله جدید صنعت خودرو چین این است که چگونه می تواند کیفیت محصول را در تمام دوره مالکیت خودرو حفظ کند؟ خودرویی که در زمان تحویل از طراحی جذاب، امکانات فراوان و قیمت رقابتی بر خوردار است، اگر پس از دو یا سه سال با مشکلات الکترونیکی، افت عملکرد باتری یا دشواری تامین قطعات مواجه شود، نمی تواند رضایت بلندمدت مشتری را تضمین کند. به همین دلیل، سیاست صنعتی چین در سال ۲۰۲۶ بیش از گذشته بر نظارت بر کیفیت تولید، افزایش مسئولیت خودروسازان، اصلاح فرآیندهای خدمات پس از فروش و ارتقای استانداردهای ایمنی متمرکز شده است.

دولت چین؛ نظارت بر کیفیت از خط تولید تا خدمات پس از فروش

یکی از مهم ترین تحولات سال جاری، اجرای برنامه یک ساله ارتقای کیفیت و ایمنی خودروها از سوی چهار نهاد دولتی چین است. وزارت صنعت و فناوری اطلاعات، وزارت امنیت عمومی، وزارت محیط زیست و سازمان تنظیم بازار چین در ۲۷ اوت ۲۰۲۶، دستور اجرای یک برنامه سراسری برای بررسی کیفیت محصولات و انطباق تولید با استانداردهای مصوب را صادر کردند. براساس این دستورالعمل، خودروسازان موظف شده اند فرآیندهای تولید، قابلیت اطمینان، دوام محصولات، کیفیت قطعات تامین کنندگان و اعتبار سنجی فناوری های جدید را مورد بازبینی قرار دهند. همچنین شرکت ها باید نتایج خودارزیابی و اقدامات اصلاحی را تا پایان دسامبر ۲۰۲۶ به نهادها نظارتی ارائه کنند. نکته مهم این سیاست، انتقال نظارت از مرحله تایید اولیه محصول به کل چرخه تولید است. به عبارت دیگر، صرف دریافت تاییدیه فنی برای یک خودرو کافی نیست و خودروساز باید اطمینان دهد محصولاتی که در تیراژ بالا تولید می شوند نیز از کیفیت و مشخصات فنی یکسان برخوردارند. در این برنامه، مدیریت کیفیت قطعات تامین کنندگان، آزمون دوام، خوردگی بدنه، استحکام ساختاری، اعتبار سنجی سامانه های کمک راننده، امنیت سایبری و ارزیابی فناوری های هوشمند نیز مورد توجه قرار گرفته است. حتی در صورت شناسایی نقص، خودروساز موظف است فرآیند فراخوان را آغاز کند.

این رویکرد نشان می دهد چین به این نتیجه رسیده که رقابت قیمتی نباید به کاهش کیفیت قطعات یا کوتاه شدن فرآیندهای آزمون و اعتبار سنجی منجر شود.

کیفیت خودرو؛ از عملکرد اولیه تا حفظ طولانی مدت عمر مفید قطعات

یکی از شاخص های مهم برای ارزیابی مسیر صنعت خودرو چین، مطالعه قابلیت اطمینان خودروها در سال ۲۰۲۶ توسط موسسه «جی.دی پاور» است. نتایج این مطالعه که در ۲۰ اوت منتشر شد، نشان می دهد میانگین مشکلات گزارش شده مالکان خودروهای احتراق داخلی به ازای هر ۱۰۰ دستگاه به ۱۹۲ مورد رسیده که نسبت به سال قبل ۵.۳ مورد کاهش داشته است. این نخستین کاهش سالانه



که اطلاعات ثبت شده توسط مشتری در سامانه شرکت، هنگام مراجعه به نمایندگی در دسترس کارکنان نباشد و مشتری مجبور شود اطلاعات خود را دوباره ارائه کند. در مطالعه سال ۲۰۲۶، میزان شناسایی خودکار مشتریان دارای نوبت در سامانه های نمایندگی ها ۶.۴ درصد کاهش داشته است. همچنین سهم مشتریانی که پس از مراجعه مجبور به ارائه مجدد اطلاعات خود شده اند، به ۴.۷ درصد رسیده است. این وضعیت نشان می دهد یکپارچگی اطلاعات میان خودروساز، نمایندگی و تعمیرگاه اهمیت زیادی دارد. مسیر آینده خدمات پس از فروش چین، اتصال سامانه های نوبت دهی، پرونده تعمیراتی، سوابق گارانتی، موجودی قطعات و اطلاعات فنی خودرو به یکدیگر است. در چنین ساختاری، تعمیرکار باید پیش از ورود خودرو به تعمیرگاه، به سوابق سرویس و ایرادات قبلی آن دسترسی داشته باشد. همچنین مشتری باید بتواند هزینه، زمان تعمیر و وضعیت تامین قطعه را به شکل شفاف دنبال کند.

فراخوان و مسئولیت خودروساز؛ پایان نگاه کوتاهمدت به فروش

یکی دیگر از الزامات ارتقای کیفیت، پذیرش مسئولیت در قبال نقص های احتمالی محصولات است. در اوت ۲۰۲۶، فراخوان گسترده ای در چین با مشارکت تسلا و هشت خودروساز چینی اعلام شد که در مجموع حدود ۴.۳ میلیون خودرو را تحت تاثیر قرار داد. موضوع اصلی این فراخوان، نگرانی های ایمنی درباره سازوکار باز کردن اضطراری درها بود. این اتفاق در کنار برنامه یک ساله نظارت بر کیفیت، نشان می دهد نظام صنعتی چین در حال تقویت سازوکار شناسایی نقص و اصلاح محصولات در مقیاس بزرگ است. برای خودروسازان، فراخوان نباید صرفاً یک هزینه مالی یا آسیب تبلیغاتی تلقی شود. شناسایی به موقع نقص، اطلاع رسانی شفاف به مالکان، تامین قطعه جایگزین و انجام تعمیرات بدون ایجاد هزینه اضافی برای مصرف کننده، بخشی از مسئولیت تولید کننده است. در خودروهای برقی نیز این مسئولیت اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا باتری، سامانه مدیریت انرژی، تجهیزات الکترونیکی و نرم افزارهای کنترلی، نقش مستقیمی در ایمنی و عملکرد خودرو ایفا می کنند. بنابراین، نظارت بر کیفیت باید از سلول باتری و قطعات تامین کنندگان تا عملکرد نهایی خودرو و خدمات تعمیراتی ادامه داشته باشد.

چشم انداز صنعت خودرو چین؛ رقابت بر سر اعتماد مشتری

آنچه از سیاست ها و مطالعات سال ۲۰۲۶ چین می توان دریافت، تغییر تدریجی معیارهای رقابت در این صنعت است. خودروسازان چینی دیگر نمی توانند صرفاً با افزایش امکانات، عرضه مدل های جدید و کاهش قیمت، جایگاه خود را در بازار حفظ کنند. دوام محصول، کیفیت نرم افزار، دسترسی به قطعات، سرعت تعمیر، پوشش گارانتی و پاسخگویی به مشتری به همان اندازه اهمیت پیدا کرده اند. البته این مسیر بدون چالش نیست. فشار مالی نمایندگی ها، افزایش پیچیدگی فناوری خودروهای برقی و هوشمند، هزینه نگهداری شبکه خدمات و رقابت شدید قیمتی می تواند مانع ارتقای یکپارچه خدمات شود. حتی آمارهای رضایت مشتریان نیز نشان می دهد بهبود عملکرد برندهای داخلی لزوماً به معنای رضایت کامل مشتریان نیست. برای صنعت خودرو ایران نیز تجربه چین یک پیام روشن دارد. ارتقای کیفیت نباید تنها در مرحله تولید و دریافت تاییدیه های فنی تعریف شود. خودروساز باید مسئولیت محصول را تا پایان دوره بهره برداری دنبال کند. شبکه خدمات پس از فروش، تامین قطعات، آموزش تعمیرکاران، شفافیت گارانتی و رسیدگی به شکایات باید بخشی از راهبرد اصلی تولید باشد. در نهایت، خودروسازی که می خواهد در بازار جهانی رقابت کند، باید فراتر از فروش خودرو فکر کند. مشتری محصولی نمی خرد که فقط در روز تحویل کیفیت مناسبی داشته باشد؛ او انتظار دارد در تمام سال های مالکیت، از خدمات قابل اتکا برخوردار باشد. چین در سال ۲۰۲۶ در حال حرکت به سمت همین تعریف گسترده تر از کیفیت است؛ تعریفی که در آن اعتبار یک برند نه فقط در کارخانه، بلکه در تعمیرگاه و تجربه واقعی مشتری نیز سنجیده می شود.

و جیلی نیز با امتیاز ۸۱۶ در جایگاه بعدی قرار دارد. اما این ارقام به معنای حل کامل مشکلات خدمات پس از فروش نیست. همین مطالعه نشان می دهد که فشار اقتصادی بر نمایندگی ها باعث کاهش برخی خدمات مشتری محور شده است. استفاده از خدمات تحویل و دریافت خودرو در محل مشتری ۱۱.۴ درصد و خدمات در محل ۹.۳ درصد کاهش یافته است. از سوی دیگر، ۸۹.۹ درصد مشتریان که تجربه مراجعه به تعمیرگاه های مستقل را داشته اند، نخستین تجربه خود را در دوره گارانتی خودرو ثبت کرده اند. همچنین ۶۰ درصد این مشتریان هنگام تصمیم گیری برای تعمیر و نگهداری، شبکه مجاز خدمات پس از فروش را به طور کامل کنار گذاشته اند. این آمار یک هشدار جدی برای خودروسازان است؛ زیرا حتی گارانتی نیز به تنهایی نمی تواند مشتری را در شبکه خدمات رسمی حفظ کند. دسترسی آسان، سرعت تعمیر، شفافیت هزینه ها، کیفیت قطعات و اعتماد به عملکرد تعمیرگاه، عوامل تعیین کننده تری در انتخاب مشتری هستند.

دیجیتالی سازی خدمات؛ از نوبت دهی تا تشخیص عیب خودرو

یکی دیگر از مسیرهای مهم اصلاح خدمات پس از فروش در چین، توسعه زیرساخت های دیجیتالی است. طبق مطالعه «جی.دی پاور»، سهم استفاده از نوبت دهی رضایت مشتریان از خدمات پس از فروش در چین به ۷۹۴ مورد از هزار مورد رسیده که پنج امتیاز بیشتر از سال قبل است. برندهای داخلی چین در این مطالعه به امتیاز ۸۰۱ رسیده اند و برای دومین سال متوالی از میانگین برندهای خارجی در بخش بازار انبوه عملکرد بهتری داشته اند. چری با امتیاز ۸۱۷ در میان برندهای داخلی در صدر قرار گرفته

مشکلات گزارش شده از سال ۲۰۲۲ تاکنون محسوب می شود؛ با این حال، بررسی جزئیات نشان می دهد چالش کیفیت از بخش های حساسی مکانیکی به سمت فناوری های الکترونیکی و هوشمند در حال حرکت است. برای مثال، مشکلات مرتبط با سامانه اطلاعات سرگرمی خودرو به ۱۵.۹ درصد از کل مشکلات گزارش شده رسیده و بیشترین سهم را در میان گروه های بررسی شده دارد. همچنین مشکلات سامانه های کمک راننده به ۸.۶ درصد رسیده است. در مقابل، سهم مشکلات مرتبط با قوای محرکه از ۹.۵ درصد در سال ۲۰۲۲ به ۱۶ درصد در سال ۲۰۲۶ کاهش یافته است. این تغییر نشان می دهد خودروسازان چینی در بهبود بخش هایی از فناوری مکانیکی پیشرفت کرده اند، اما پیچیدگی تجهیزات دیجیتال و الکترونیکی به یکی از چالش های جدید آن ها تبدیل شده است. موضوع مهم تر، افزایش مشکلات با گذشت زمان است. طبق این مطالعه، تعداد مشکلات گزارش شده در دوره مالکیت سه تا چهار ساله نسبت به دوره دو تا سه ساله، ۴۷ مورد به ازای هر ۱۰۰ خودرو افزایش پیدا می کند. این مساله اهمیت آزمون های دوام بلندمدت و ارزیابی عملکرد واقعی خودرو در شرایط استفاده روزمره را نشان می دهد. بنابراین، مسیر ارتقای کیفیت در چین دیگر صرفاً به کاهش ایرادات خودرو در زمان تحویل محدود نیست؛ بلکه خودروساز باید بتواند عملکرد محصول را در سال های بعد نیز تضمین کند.

خودروسازان چینی دیگر نمی توانند صرفاً با افزایش امکانات، عرضه مدل های جدید و کاهش قیمت، جایگاه خود را در بازار حفظ کنند. دوام محصول، کیفیت نرم افزار، دسترسی به قطعات، سرعت تعمیر، پوشش گارانتی و پاسخگویی به مشتری به همان اندازه اهمیت پیدا کرده اند

شده است. مطالعه شاخص رضایت خدمات مشتریان «جی.دی پاور» در سال ۲۰۲۶ نشان می دهد امتیاز کلی رضایت مشتریان از خدمات پس از فروش در چین به ۷۹۴ مورد از هزار مورد رسیده که پنج امتیاز بیشتر از سال قبل است. برندهای داخلی چین در این مطالعه به امتیاز ۸۰۱ رسیده اند و برای دومین سال متوالی از میانگین برندهای خارجی در بخش بازار انبوه عملکرد بهتری داشته اند. چری با امتیاز ۸۱۷ در میان برندهای داخلی در صدر قرار گرفته

خدمات پس از فروش؛ جایی که مشتری درباره کیفیت واقعی برند تصمیم می گیرد

در کنار کیفیت فنی، خدمات پس از فروش به یکی از میدان های اصلی رقابت خودروسازان چینی تبدیل

برخی اعداد آن دیده نشود، پوشاندن پلاک با پارچه، ماسک و موارد مشابه ممنوع است و در برخی موارد می‌تواند زمینه‌ساز وقوع جرم باشد. «معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به تشکیل قرارگاه پلاک در این مجموعه خاطر نشان کرد: «برخورد با تخلفات پلاک از خط قرمزهای پلیس و برنامه‌های اصلی و روزانه پلیس راهور است و در این زمینه هیچ گونه چشم‌پوشی از تخلفات صورت نمی‌گیرد. «سرهنگ کشیر بابیان این که رویکرد پلیس در برخورد با تخلفات، فرهنگی و ایجابی است، تصریح کرد: «در صورت عبور رانندگان متخلف از خطوط قرمز تعیین شده، برخورد پلیس از رویکرد فرهنگی و ایجابی به برخورد سلبی و بازدارنده تغییر خواهد کرد.»

«به نقل از «مهر» سرهنگ فیروز کشیر گفت: «از ابتدای سال ۱۴۰۵ تاکنون بیش از ۳۶۱ هزار فقره تخلف پلاک خودرو و موتورسیکلت اعمال قانون شده و ۴۶۰ نفر نیز به دلیل دستکاری یا مخدوش کردن پلاک به مراجع قضایی معرفی شده‌اند.» وی با اشاره به اهمیت رعایت حقوق شهروندی و مطالبات مردمی در زمینه تخلفات پلاک اظهار کرد: «راننده‌ای که در اعداد و ارقام پلاک دستکاری می‌کند، حقوق دیگر شهروندان را تضییع می‌کند. این رفتار نادرست علاوه بر ایجاد خطر برای خود فرد، می‌تواند برای سایر افراد جامعه نیز مخاطره‌آمیز باشد.» سرهنگ کشیر با تأکید بر ممنوعیت هرگونه پوشش یا مخدوش‌سازی پلاک افزود: «استفاده از زنجیر و قفل روی پلاک، بستن پلاک با کش به گونه‌ای که



تشکیل قرارگاه «پلاک» در پلیس راهور تهران بزرگ



واردات اتوبوس ۲ هزار دستگاه با چه شرطی امکان‌پذیر است؟

میانگین قیمت اتوبوس به ۶۰ میلیارد تومان رسید!

که در این حوزه سرمایه‌گذاری می‌کند، باید بتواند هزینه‌های خرید و تأمین اتوبوس را از محل درآمد خود جبران کند. اگر همچنان باقیمت‌گذاری دستوری مواجه باشیم و درآمد حاصل از فعالیت اتوبوس متناسب با هزینه‌های سرمایه‌گذاری نباشد، امکان تداوم سرمایه‌گذاری در این بخش فراهم نخواهد شد. وی بیان کرد: «از سوی دیگر، سازمان راهداری تسهیلات مناسبی برای نوسازی اتوبوس‌ها اختصاص داده و مصوباتی نیز برای نوسازی وجود دارد که فکر می‌کنم تا ۲۰۱ دستگاه را شامل می‌شود. اگر دخل و خرج رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل به گونه‌ای باشد که بتوانند سرمایه اولیه خود را در یک بازه زمانی مشخص بازگردانند، در شرایط فعلی فرصت مناسبی برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی بین شهری وجود دارد و می‌توان این طرح را با جدیت بیشتری اجرا کرد.»

هدف اصلی کاهش تلفات جاده‌ای است نه تعیین مقصر

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران در پایان با تأکید بر ضرورت تقسیم مسئولیت میان دستگاه‌های متولی ایمنی جاده‌ها گفت: «میدوارم شرایط به گونه‌ای رقم بخورد که دیگر شاهد تصادفات و حوادث رانندگی نباشیم. هدف ما باید کاهش تلفات جاده‌ای باشد و در این مسیر، مقصرسازی نباید در اولویت قرار گیرد.»

سنددی در پایان خاطر نشان کرد: «باید مشخص کنیم هر یک از عوامل چه سهمی در مرگومیرهای جاده‌ای دارند تا بتوانیم آن‌ها را به‌رستی شناسایی کنیم. درواقع، هر سازمان، فرد یا نهادی که مسئولیت ایمن‌سازی را برعهده دارد، باید وظایف خود را در این زمینه انجام دهد و در برابر عملکرد خود پاسخگو باشد.»



اتوبوس به کشور وجود دارد.» رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران ادامه داد: «سازمان راهداری نیز مبلغی را در قالب تسهیلات برای نوسازی اتوبوس‌ها در نظر گرفته است و با استفاده از این تسهیلات می‌توان تعداد محدودی از ناوگان رانوسازی کرد. همین اقدام نیز اتفاق مثبتی محسوب می‌شود.» وی با اشاره به ضرورت اقتصادی بودن سرمایه‌گذاری در حوزه نوسازی اتوبوس‌ها یادآور شد: «با این حال، نکته مهمی وجود دارد و آن این که قیمت یک دستگاه اتوبوس در حال حاضر به حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیارد تومان رسیده است. بنابراین، اگر راننده نتواند هزینه خرید و سرمایه‌گذاری انجام‌شده را از محل فعالیت خود جبران کند، با مشکل جدی مواجه خواهد شد.»

نوسازی ناوگان با قیمت‌گذاری دستوری ممکن نیست

سنددی افزود: «موضوع بسیار مهم این است که راننده یا شرکتی

آمار در مقایسه با سال قبل کاهش پیدا کرده، اما همچنان موضوع بسیار مهم و قابل توجهی است و نمی‌توان از کنار آن به‌سادگی عبور کرد.» سنددی تصریح کرد: «بخش بزرگی از عوامل وقوع حوادث به رفتارهای انسانی مربوط می‌شود و بخش دیگری نیز به وضعیت جاده‌ها، کیفیت خودروها، نبود علائم مناسب، روشنایی و رعایت نشدن استانداردهای لازم بازمی‌گردد. این موارد از جمله موضوعاتی هستند که باید برای کاهش تصادفات به‌صورت جدی مورد بررسی و رسیدگی قرار گیرند.»

وام نوسازی اتوبوس‌های بین‌شهری

وی درباره وضعیت واردات اتوبوس و مشکلات پیش‌روی نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای اظهار کرد: «خوشبختانه واردات اتوبوس از جمله مواردی است که در حال حاضر مصوبه دولت را دارد و براساس این مصوبه، امکان واردات تا ۲ هزار دستگاه

موجود بهتر درک شود.» سنددی با اشاره به ضرورت افزایش نظارت بر تخلفات رانندگی بر خطر گفت: «باید نظارت بر تخلفات بر خطر افزایش پیدا کند و دوربین‌ها و سازوکارهای پیشگیرانه بیشتری در این زمینه به کار گرفته شوند؛ نمی‌توان صرفاً به حضور پلیس در یک پیچ جاده برای برخورد با تخلفات اکتفا کرد؛ بلکه باید برای نقطه بحران تصادف نیز چاره‌ای اندیشید.»

۱۹۵ هزار نفر در تصادفات رانندگی سال ۱۴۰۴ جان باختند

وی ادامه داد: «هر دستگاه و نهادی که در کاهش تصادفات و ارتقای ایمنی جاده‌ها مسئولیت دارد، باید در قبال وظایف خود پاسخگو باشد. موضوع مهم این است که مشخص شود کدام سازمان‌ها و دستگاه‌ها می‌توانند در کاهش حوادث رانندگی تأثیرگذار باشند و هر یک چه مسئولیتی برعهده دارند.» رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران با اشاره به نقش کیفیت خودروها و انجام بازبینی‌های فنی در کاهش تصادفات اظهار کرد: «در حوزه ایمنی جاده‌ها، کیفیت خودرو و بازبینی‌های فنی از اهمیت زیادی برخوردار است. از سوی دیگر رانندگان باید سروس‌های دورمای خودروهای خود را به‌موقع انجام دهند و چکاپ‌ها و بازبینی‌های فنی دورمای را جدی بگیرند. انجام به‌موقع این اقدامات می‌تواند در پیشگیری از حوادث و کاهش تصادفات مؤثر باشد.» وی با اشاره به آمار تلفات و مصدومان حوادث رانندگی گفت: «همان‌طور که آمار و ارقام نیز نشان می‌دهد، در سال ۱۴۰۴ حدود ۱۹ هزار و ۶۰۰ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند و تعداد مصدومان نیز به حدود ۳۷۹ هزار نفر رسیده است؛ اگر چه این

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر» پیمان سنددی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران، با تأکید بر ضرورت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و جاده‌ای گفت: «تصادفات جاده‌ای دلایل متعددی از جمله رفتار رانندگان، سرعت غیرمجاز، کیفیت خودروها، وضعیت راه‌ها، علائم و نقاط حادثه‌خیز دارد؛ بخشی از تصادفات به رفتار رانندگان مربوط می‌شود، اما بخشی دیگر نیز به وضعیت ناوگان و فرسودگی خودروها بازمی‌گردد.» وی افزود: «تصادفاتی که در جاده‌ها رخ می‌دهد، علت واحدی ندارد و عوامل مختلفی از جمله رفتار راننده، سرعت غیرمجاز، کیفیت خودرو، وضعیت جاده‌ها، نقاط حادثه‌خیز و نحوه قرار گرفتن علائم راهنمایی و رانندگی می‌توانند در وقوع یک حادثه مؤثر باشند. طبیعتاً برای هر یک از این عوامل نیز راهکارهای مشخصی وجود دارد.» رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران با تأکید بر ضرورت پیشگیری از تصادفات پیش از وقوع حادثه تصریح کرد: «باید به این موضوع توجه کنیم که چه اقداماتی می‌توان برای جلوگیری از حوادث رانندگی انجام داد. یکی از مهم‌ترین موضوعات در این زمینه، شناسایی و اصلاح نقاط حادثه‌خیز است که باید به‌صورت جدی در دستور کار قرار گیرد.» وی یادآور شد: «ایمنی راه‌ها و خودروها حتماً باید ارتقا پیدا کند. در حال حاضر، وضعیت جاده‌های کشور از نظر خط‌کشی و علائم راهنمایی و رانندگی مناسب نیست. برای نمونه، کافی است به وضعیت آزادراه ساوه دقت کنید تا شرایط



Autoworld.ir

یکشنبه ۱۰ آبان ماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۰۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

بیلبور
Billboard

موسیقی هنرمندان به سبک مینی

در سال ۲۰۲۰، مینی با کمپین تبلیغاتی نسخه کانتریمین «Edition Longstone» قابلیت‌های این کراس‌اور را به تصویر کشید. در این تبلیغ، هنرمندان موسیقی با سفر به مناطق ساحلی و طبیعت زیبای بریتانی، از طراحی، سقف پانورامیک و فضای داخلی خودرو الهام گرفتند. این کمپین با ترکیب موسیقی، طبیعت و تجربه رانندگی، بر روحیه ماجراجویانه کانتریمین تاکید داشت.



لکسوس؛ نماد کیفیت ساخت و مهندسی در خودرو

کیفیت ساخت یکی از مهم‌ترین معیارهای ارزیابی خودروهای لوکس است و برند ژاپنی لکسوس طی دهه‌های گذشته توانسته با تمرکز بر دوام قطعات، دقت مونتاژ و کنترل کیفی سخت‌گیرانه، جایگاه برجسته‌ای در صنعت خودروسازی جهان به‌دست آورد. فلسفه تولید این شرکت بر ترکیب فناوری‌های پیشرفته صنعتی با مهارت نیروی انسانی متخصص استوار است. یکی از ویژگی‌های شاخص کارخانه‌های لکسوس، استفاده از فلسفه تاکومی (Takumi) است. تاکومی به استادکارانی گفته می‌شود که پس از سال‌ها تجربه و آموزش تخصصی، توانایی تشخیص کوچک‌ترین ناهماهنگی‌ها و ایرادات ظاهری و فنی را دارند. این افراد در مراحل مختلف تولید، از بررسی کیفیت رنگ و پرداخت بدنه گرفته تا دودخت چرم کابین و کنترل نهایی قطعات، نقش مهمی ایفا می‌کنند. در کنار این مهارت انسانی، ربات‌های دقیق و تجهیزات اندازه‌گیری پیشرفته نیز برای افزایش یکنواختی تولید به کار گرفته می‌شوند. اعتبار این رویکرد در ارزیابی‌های موسسه آمریکایی «J.D. Power» نیز منعکس شده است. طبق نتایج مطالعه قابلیت اطمینان خودروها در سال ۲۰۲۶ U.S. Vehicle Dependability Study، لکسوس برای چهارمین سال متوالی در جایگاه نخست برندهای لوکس و رتبه اول میان تمام برندهای بررسی‌شده قرار گرفت. این شرکت با ثبت امتیاز ۱۵۱ مشکل به ازای هر ۱۰۰ خودرو، بالاتر از برندهایی مانند کادیلاک و پورشه ایستاد. این مطالعه براساس نظرات ۳۳ هزار و ۲۶۸ مالک خودروهای مدل ۲۰۲۳ و تجربه سه سال مالکیت آن‌ها انجام شده است. در این ارزیابی، هرچه تعداد مشکلات گزارش‌شده کمتر باشد، کیفیت و قابلیت اطمینان خودرو بالاتر ارزیابی می‌شود. البته باید توجه داشت که این رتبه‌بندی مربوط به بازار ایالات متحده و شاخص قابلیت اطمینان بلندمدت است و نمی‌توان آن را به‌عنوان باکیفیت‌ترین خودرو جهان در تمام معیارها تفسیر کرد.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



نکته آموزشی

باز گذاشتن شیشه خودرو هنگام رانندگی با سرعت بالا، می‌تواند مصرف سوخت را افزایش دهد. دلیل اصلی این پدیده، برهم خوردن جریان آیرودینامیکی اطراف بدنه است. با پایین آمدن شیشه‌ها، جریان هوا وارد کابین شده و مقاومت آیرودینامیکی (Drag) افزایش می‌یابد. در نتیجه، موتور برای غلبه بر نیروی مقاومت هوا به توان بیشتری نیاز دارد و سوخت بیشتری مصرف می‌کند. پژوهش منتشرشده در SAE

باز گذاشتن شیشه خودرو هنگام رانندگی با سرعت بالا، می‌تواند مصرف سوخت را افزایش دهد. دلیل اصلی این پدیده، برهم خوردن جریان آیرودینامیکی اطراف بدنه است. با پایین آمدن شیشه‌ها، جریان هوا وارد کابین شده و مقاومت آیرودینامیکی (Drag) افزایش می‌یابد. در نتیجه، موتور برای غلبه بر نیروی مقاومت هوا به توان بیشتری نیاز دارد و سوخت بیشتری مصرف می‌کند. پژوهش منتشرشده در SAE

تاثیر پایین آوردن شیشه خودرو بر مصرف سوخت



فروش ویژه

LAMARI NEO

اقساط
۳ و ۵ سالقیمت
قطعییکسال
گارانتی تعویض

LAMARI

نمایندگی کد ۲۱۰۵ آراین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰