



یک کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:
خودروسازی ایران در چنبره انحصار و ناکارآمدی
صفحه ۳



پیش‌رانه ۴ سیلندر جدید «مزدا» در راه است
صفحه ۸



استارت Start

نهاد علی بیک‌زاده
روزنامه‌نگار

پلت‌فرم مشترک؛ کلید کاهش هزینه و نجات خودروسازی ایران

در شرایطی که صنعت خودرو کشور با بحران‌های متعددی از جمله افزایش هزینه‌های تولید، عدم صرفه اقتصادی، ضعف در صادرات و رقابت پذیری...
صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

تلاش آمریکا برای حذف آپشنی نه چندان جدید از خودروها
وقتی فناوری هم مصرف سوخت را کاهش نمی‌دهد!
صفحه ۶

مدیریت در لحظه؛ درس‌هایی برای آینده
بنزین کیمیا نشد!
صفحه ۱۱

بازار خودروهای چینی رونق می‌گیرد؟
صفحه ۱۰

چرا در صنعت خودرو دنیا خبری از تعیین نرخ دستوری نیست؟
قیمت‌گذاری دستوری؛ زخم مزمن خودروسازی کشور
صفحه ۴

مونتاژی‌ها بر خلاف داخلی‌ها و وارداتی‌ها همچنان گران می‌شوند!

عقب‌نشینی از اهداف اصلی واردات دست‌دوم‌ها

در حالی که آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده در ماه‌های پایانی سال گذشته با رویکردی فراگیر تدوین شده بود و امکان واردات برای تمام اشخاص حقیقی و حقوقی با ارز منشأ...
صفحه ۷

در جلسه اخیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان با حضور وزیر صمت مطرح شد:

نقدپنگی ناکافی؛ پاشنه آشیل ادامه تولید خودرو و قطعه
صفحه ۱۴

رئیس شورای شهر تهران

مترو در شرایط بحرانی می‌تواند پناهگاه باشد

با آغاز تجاوز نظامی به کشورمان، یکی از مباحث مطرح‌شده برای امنیت بیشتر شهروندان، استفاده از برخی...
صفحه ۱۵

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه‌ها در وضعیت قرمز!

با افزایش تنش‌های منطقه‌ای و سایه تهدیدات نظامی بر برخی از کشورهای منطقه، این سوال کلیدی بار دیگر...
صفحه ۲



شتاب صعودی در خردادماه رقم زد؛

رشد پایدار بیمه «پارسیان» در بهار ۱۴۰۴
صفحه ۵



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



W
مدیران خودرو ۷۷۷

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



جگوار قرار دارد که ۱۵ سال پیش معرفی شد. این پیشرانه در F-Pace قدرتی برابر با ۵۷۵ اسب بخار تولید می‌کند و شاسی بلند جگوار را ظرف ۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رساند. حداکثر سرعت آن نیز ۲۸۵ کیلومتر بر ساعت است. SVR 575 آلتیمیت ادیشن تنها در چهار رنگ زرد سورتو، سبز مسابقه‌ای بریتانیایی، سفید یخی و مشکی مات عرضه می‌شود. این خودرو به پکیج ظاهری مشکی، ریل‌های سقف مشکی، نشان آلتیمیت ادیشن و رینگ‌های آلایزی ۲۲ اینچی هم مجهز است. کابین خودرو با چرم نیمه آنیلین در صندلی‌های اسپرت و تزئینات فیبر کربن تزئین شده است.

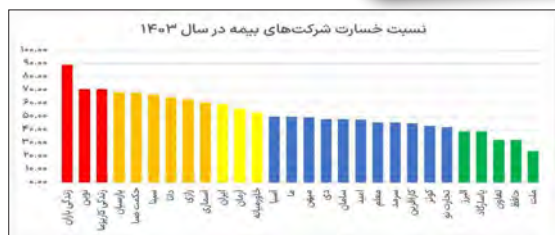
جگوار با نسخه تولید محدود F-Pace SVR 575 آلتیمیت ادیشن با موتور V8 سوپرشاژ ۵۷۵ اسب بخاری، با پیشرانه‌های بنزینی خود خدا حافظی باشکوهی خواهد داشت. جگوار در حال گذر از یک تحول بزرگ در برند خود است. این خودرو ساز سال گذشته تولید تمام مدل‌های خود به جز F-Pace را متوقف کرد؛ اما حتی عمر این شاسی بلند نیز رو به پایان است. جگوار در حال آماده‌سازی برای وداع با این مدل و موتور V8 آن است و با حرکت به سوی خودروهای الکتریکی، نسخه‌ای ویژه و محدود به نام SVR 575 آلتیمیت ادیشن را معرفی کرده است. در قلب این خودرو، موتور سوپرشاژ ۵ لیتری V8



آخرین نمونه‌ها از پیشرانه درون‌سوز «جگوار»

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه‌ها در وضعیت قرمز!



این پوشش‌ها بسیار گران‌تر هستند و در ایران اساساً چنین محصولاتی یا تعریف نشده‌اند یا به‌صورت محدود و تخصصی در صنایع خاص به‌کار می‌روند.

او اضافه می‌کند: «در صورت فقدان حمایت از بیمه‌گذاران در زمان جنگ، شهروندان متحمل آسیب‌های مالی جبران‌ناپذیری خواهند شد. از دیدگاه اجتماعی، این موضوع می‌تواند امنیت روانی و اقتصادی مردم را تحت‌تاثیر قرار دهد.»

وی گفت: «یکی از راهکارهای پیشنهادی در این زمینه، طراحی پوشش‌های مکمل بحران، با مشارکت دولت است. بسیاری از کشورها با راه‌اندازی صندوق‌های حمایتی دولتی، امکان ارائه خدمات بیمه‌ای در شرایط جنگ یا بحران‌های گسترده را فراهم کرده‌اند.» منصوری افزود: «ایران نیز می‌تواند با الگوبرداری از این تجربه‌ها، نظامی جدید برای بیمه خودرو در زمان جنگ تعریف کند.»

او تأکید می‌کند: «شرکت‌های بیمه باید با پیش‌بینی دقیق سناریوهای بحران، به‌طراحی محصولاتی متناسب با نیاز روز روی آورند. بیمه‌بدنه در دوران جنگ، هر چند نمی‌تواند کاملاً پاسخگوی خسارات گسترده باشد، اما با پوشش اضطراری می‌تواند بخشی از هزینه‌های مردم را جبران کند.» وی در ادامه گفت: «صنعت بیمه کشور، به‌ویژه در حوزه خودرو نیازمند بازنگری فوری در نحوه عملکرد خود در شرایط بحران است. در غیاب این بازنگری، بیمه‌ها در زمان جنگ فقط در نقش تماشاگر باقی خواهند ماند، نه ناجی.» منصوری در پایان هشدار داد: «اگر بیمه‌گران امروز برای فردای بحران برنامه‌ریزی نکنند، در زمان جنگ فقط نظاره‌گر خسارت خواهند بود، نه جبران‌کننده آن.»

با افزایش تنش‌های منطقه‌ای و سایه تهدیدات نظامی بر برخی از کشورهای منطقه، این سوال



مهری درخوش

m.darakshoosh@autoworld.ir

کلیدی‌بار دیگر مطرح شده است که ساختار بیمه‌ای کشورها تا چه اندازه آماده رویارویی با شرایط بحرانی، به‌ویژه در حوزه خودرو است؟ در حالی که بیمه شخص ثالث و بیمه بدنه از رایج‌ترین و گسترده‌ترین خدمات بیمه‌ای در ایران به‌شمار می‌روند، بررسی‌ها نشان می‌دهد در صورت وقوع جنگ یا درگیری نظامی، بسیاری از مالکان خودرو از حمایت واقعی بیمه محروم خواهند بود. در دوران جنگ، تردهای اضطراری، استرس عمومی و بی‌نظمی در ترافیک شهری می‌تواند احتمال تصادف را افزایش دهد. در چنین شرایطی، بیمه شخص ثالث که در وضعیت عادی ضامن جبران خسارات جانی و مالی وارد به اشخاص ثالث است، به‌طور بالقوه می‌تواند نقش آرام‌کننده‌ای در جامعه ایفا کند. اما طبق نظر کارشناسان، محدودیت در زیرساخت‌های ارزیابی خسارت و استناد شرکت‌های بیمه به بندهای استثنا، کارایی این بیمه در زمان بحران را به‌شدت کاهش می‌دهد. محمدرضا منصوری، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» هشدار می‌دهد: «در بحران‌های جنگی، اگر چه بیمه شخص ثالث از نظر فنی فعال است، اما نبود ساز و کار میدانی برای بررسی خسارات و فقدان ضمانت اجرایی واقعی، اثربخشی آن را تضعیف می‌کند.» وی افزود: «بیمه بدنه که به‌طور معمول خساراتی چون تصادف، سرقت، آتش‌سوزی و وازگونی را تحت پوشش دارد نیز در مواجهه با خطرات ناشی از جنگ تقریباً بلااثر است. طبق متن اغلب بیمه‌نامه‌های بدنه، خسارات ناشی از عملیات نظامی، شورش، قیام، بمباران و بلایای طبیعی از شمول تعهدات بیمه‌گر خارج هستند.»

منصوری در این زمینه می‌گوید: «در حال حاضر، فقط تعداد محدودی از شرکت‌های بیمه در جهان، پوشش‌های ویژه‌ای تحت‌عنوان «بیمه جنگ و شورش» ارائه می‌دهند.

پلتفرم مشترک؛ کلید کاهش هزینه و نجات خودروسازی ایران

که در نهایت مصرف‌کننده نهایی را با بهای غیرواقعی خودرو و کیفیت نه‌چندان مطلوب مواجه می‌کند. این در حالی است که حتی خودروسازان بزرگ جهان همچون فولکس‌واگن، تویوتا و رنو نیز سال‌هاست به سیاست پلتفرم مشترک روی آورده‌اند تا هزینه‌های خود را کنترل و تنوع محصول را در قالب صرفه‌جویی اقتصادی حفظ کنند. اجرای نظام پلتفرم مشترک نیازمند چند پیش‌شرط کلیدی است: نخست، برنامه‌ریزی راهبردی و بلندمدت در سطح مدیریتی و حاکمیتی در خودروسازان؛ دوم، کاهش تعدد محصولات کم‌تیراژ و تمرکز بر توسعه یک یا دو پلتفرم پایه و سوم، هماهنگی بین زنجیره تامین، مهندسی و تولید برای اجرای بهینه این سیاست. باید پذیرفت که نمی‌توان بدون نقشه راه، بدون اصلاح ساختار بنگاه‌ها و بدون شفافیت مالی و تکنولوژیک، به‌دنبال تحقق این تحول بنیادی بود. از سوی دیگر، پلتفرم مشترک نه تنها هزینه‌ها را کاهش می‌دهد، بلکه مسیر صادرات و همکاری با برندهای خارجی را نیز هموار می‌کند. وقتی محصولات یک خودروساز، از اجزای همگون و قابل استانداردسازی برخوردار باشند، امکان ارائه آن‌ها در بازارهای جهانی، توسعه خدمات پس از فروش و همکاری‌های فنی با سایر شرکت‌ها افزایش خواهد یافت. این نکته به‌ویژه برای صنعت خودرو ایران که در پی بازگشت به بازارهای منطقه‌ای و جهانی است، از اهمیت راهبردی برخوردار است. در نهایت اگر خودروسازان داخلی خواهان آن هستند که از گرداب هزینه‌های افزایشی، کیفیت پایین و نارسایی عمومی خارج شوند، چاره‌ای جز حرکت به‌سوی تولید بر پایه پلتفرم مشترک ندارند. این تحول نیازمند جسارت مدیریتی، تصمیم‌گیری مبتنی بر منطق اقتصادی و عبور از سنت‌های فرسوده در طراحی و تولید است. شاید پلتفرم مشترک همان مسیری باشد که بتواند صنعت خودرو ایران را از مسیر فرسایشی فعلی، به ریل پیشرفت و پایداری بازگرداند.

در شرایطی که صنعت خودرو کشور با بحران‌های متعددی از جمله افزایش هزینه‌های تولید، عدم صرفه اقتصادی، ضعف در صادرات و رقابت‌پذیری پایین روبرو است، یکی از راهکارهای کارآمد

برای بهبود وضعیت موجود، حرکت به‌سوی استفاده از پلتفرم مشترک در فرآیند تولید خودرو است. این راهبرد که سال‌هاست در صنعت خودروسازی جهان به‌عنوان یک اصل پذیرفته شده، هنوز در ایران به‌صورت منسجم و نظام‌مند به‌کار گرفته نشده است و خودروسازان داخلی بیش از آن که به فکر یکپارچه‌سازی زیرساخت‌ها باشند، درگیر تولید محصولات متعدد با پلتفرم‌های گوناگون، نامتناسب و پرهزینه هستند. پلتفرم مشترک در تعریف ساده، به‌معنای استفاده از ساختار یکسان در اجزای زیرساخت‌های فنی چند محصول مختلف است. به بیان دیگر، خودروساز با توسعه یک شاسی و قوای محرکه واحد، می‌تواند چندین مدل خودرو با کاربری‌ها و طراحی‌های متفاوت تولید کند. این روش ضمن حفظ تنوع ظاهری و کارکردی محصولات، باعث می‌شود بسیاری از هزینه‌های تولید از جمله طراحی، تحقیق و توسعه، تامین قطعات، لجستیک، خطوط مونتاژ و حتی آموزش نیروی انسانی کاهش چشمگیری داشته باشد. در ایران اما طی دهه‌های گذشته، مسیری خلاف این قاعده طی شده است. تعدد پلتفرم‌ها، وابستگی به شرکت‌های خارجی، عدم توانایی در داخلی‌سازی به‌موقع و تیراژ پایین برای هر مدل، منجر به افزایش بهای تمام‌شده خودرو شده است؛ مساله‌ای



نهاد علی بیگ‌زاده

روزنامه‌نگار



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



تاکید «تویوتا» روی هیدروژن حتی در لمان



«تویوتا در آستانه برگزاری مسابقه لمان، کانسیتی مسابقه‌ای به نام GR LH2 را با پیشروانه هیبریدی هیدروژنی معرفی کرد که بر اساس خودرو مسابقه‌ای GR010 حاضر در لمان ساخته شده است. هیدروژن هنوز در دنیای خودرو سازی جای پای محکمی پیدا نکرده؛ اما تویوتا با جدیت آن را به عنوان سوخت آینده دنبال می‌کند. تویوتا گازو ریسینگ با تکیه بر تعهد دیرینه خود به سوخت‌های جایگزین، با رونمایی از یک خودرو مسابقه‌ای جدید به توسعه خودروهای هیدروژنی ادامه می‌دهد. کانسیت GR LH2 با قوای محرکه هیبریدی هیدروژنی برای نخستین بار در پیست لاسارت در لمان پهنمایش

یک کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

خودروسازی ایران در چنبره انحصار و ناکارآمدی



«در کشوری که خودروسازی قرار بود نماد صنعتی شدن باشد، امروز این صنعت به یکی از بحث‌برانگیزترین حوزه‌های اقتصادی تبدیل شده است. از انحصار ساختاری و کیفیت پایین گرفته تا نبود رقابت و شفافیت مالی، مجموع این معضلات باعث شده اعتماد عمومی به تولید داخلی به شدت آسیب ببیند. حال در شرایطی که خودروسازی ایران با مشکلات انباشته‌ای چون انحصار مزمن، کیفیت پایین، ناکارآمدی در خدمات پس از فروش، نبود شفافیت مالی و ناتوانی در رقابت با بازارهای جهانی دست‌وپنجه نرم می‌کند، بسیاری از کارشناسان بر این باورند که مسیر فعلی این صنعت دیگر قابل ادامه نیست. در حالی که طی دو دهه گذشته، حمایت‌های تمام‌قد دولت، نه به تقویت رقابت‌پذیری بلکه به تحکیم ساختارهای ناکارآمد انجامیده، همچنان سیاستگذار از ممنوعیت واردات، قیمت‌گذاری دستوری و تصدی‌گری مدیریتی به عنوان ابزارهای حمایت‌یاد می‌کند؛ بی‌آن که پیامدهای مخرب آن برای اقتصاد، تولید و مصرف‌کننده را ببیند.

در همین رابطه مهدی خسروشاهی، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با نگاهی به وضعیت کنونی صنعت خودرو در کشور، از دلایل عقب‌ماندگی این صنعت پرده برمی‌دارد. او معتقد است سیاست‌های حمایتی دولت، نبود رقابت، ضعف قطعه‌سازی و ناتوانی در تولید محصولات با کیفیت جهانی از جمله موانع اصلی توسعه این صنعت بوده و تأکید می‌کند: «بدون اصلاحات ساختاری، شفاف‌سازی مالی و استراتژی مشخص برای تحول، چشم‌انداز صنعت خودرو ایران همچنان مبهم و نگران‌کننده باقی خواهد ماند.»

چرا صنعت خودرو ایران به رغم دهه‌ها حمایت دولتی و انحصار کامل بازار داخلی، نتوانسته به سطح قابل قبولی از کیفیت، بهروری و رقابت‌پذیری برسد؟

مساله اصلی این جاست که حمایت‌های دولتی در ایران نه تنها ابزاری برای توانمندسازی صنعت خودرو نبوده، بلکه در عمل به محافظت از ناکارآمدی تبدیل شده‌اند. شرکت‌های خودروساز با اتکال به انحصار، نه تنها در برابر کیفیت پایین پاسخ‌گو نبوده‌اند، بلکه با زیان‌دهی مزمن و بهروری پایین، فشار مضاعفی را به مصرف‌کننده وارد کرده‌اند. این در حالی است که در سایر کشورها، حمایت دولتی زمانی ادامه می‌یابد که شرکت‌ها مسیر بهبود کیفیت و صادرات را طی کنند. عدم بهرمدی از رقابت واقعی باعث شده فرآیندهای صنعتی در خودروسازی ایران دچار رکود شود. وقتی مشتری مجبور است میان چند گزینه محدود یکی را انتخاب کند، انگیزه‌ای برای نوآوری یا ارتقا وجود نخواهد داشت. به بیان دیگر، صنعت خودرو ایران گرفتار نوعی «اقتصاد رقابتی» شده که در آن سود حاصل از رانت جایگزین رقابت‌پذیری شده است. بدون شکستن این ساختار بسته، هیچ اصلاحی در کیفیت یا هزینه اتفاق نخواهد افتاد.

چه عواملی باعث شده‌اند که رشد قیمت خودرو در ایران همواره شتاب بگیرد اما کیفیت محصول، خدمات پس از فروش و ایمنی آن متوقف یا حتی پسرقت داشته باشند؟
بزرگ‌ترین علت این تناقض، نبود پیوند منطقی بین قیمت‌گذاری و ارزش واقعی محصول برای مشتری است. قیمت خودرو در ایران اغلب تابعی از نرخ ارز، تورم، هزینه‌های تولید ناکارآمد و حاشیه‌های سود پنهان است. اما برخلاف بسیاری از کشورها، در ایران قیمت خودرو شاخصی برای کیفیت یا پیشرفت فناوری

نیست؛ بلکه نتیجه فشارهای مالی و ضعف سیاست‌گذاری است. همین موضوع باعث شده رشد قیمت‌ها همواره از کیفیت پیشی بگیرد. از سوی دیگر، در فقدان نظام ارزیابی مستقل و نبود شفافیت در عملکرد شرکت‌ها، کیفیت فنی، خدمات پس از فروش و حتی تأمین قطعات یدکی قربانی سودآوری کوتاه‌مدت شده‌اند. شرکت‌ها در برابر ضعف‌های خود پاسخ‌گو نیستند و مصرف‌کننده نیز ابزار لازم را برای پیگیری حقوق خود در اختیار ندارد. این عدم تعادل، به مرور به کاهش اعتماد عمومی و پدید آمدن حس ناتوانی در برابر بازار خودرو منجر شده است.

چرا سیاست‌گذاران ایرانی طی سال‌های گذشته اصرار داشته‌اند واردات خودرو را محدود نگه دارند، آن هم در شرایطی که تولید داخل پاسخ‌گوی نیاز جامعه نیست؟
دولت‌ها در ایران به اشتباه تصور کرده‌اند که ممنوعیت واردات معادل حمایت از تولید داخلی است؛ در حالی که در نبود رقابت، این سیاست عملاً به پاداشی برای ناکارآمدی تبدیل شده است. محدودسازی واردات خودروهای اقتصادی، به ویژه در بازاری که تولید داخلی توان پاسخ‌گویی کیفی و کمی را ندارد، منجر به رشد انحصار، افزایش قیمت‌ها و کاهش حق انتخاب مصرف‌کننده شده است. این تصمیمات نه تنها تولید را تقویت نکرد، بلکه موجب تضعیف آن نیز شده است. همچنین استفاده ابزاری از سیاست‌های ارزی و تعرفه‌ای باعث شده که واردات تنها برای گروه‌های خاص و آن هم در بخش خودروهای لوکس ممکن باشد؛ در حالی که بازار واقعی به خودروهای ایمن، با کیفیت و اقتصادی نیاز دارد. سیاست‌گذاران باید بپذیرند که حمایت از تولید داخلی تنها زمانی معنا دارد که با ابزار رقابتی، اصلاح ساختار تولید و شفاف‌سازی نظام تعرفه‌ای همراه باشد.

آیا می‌توان افزایش قیمت و ضعف کیفیت را صرفاً به تحریم‌ها نسبت داد یا متشکل عمیق‌تر از عوامل بیرونی است؟

تحریم‌ها بدون تردید در تأمین مواد اولیه، دسترسی به فناوری و تعاملات مالی اثرگذار بوده‌اند؛ اما مشکل اصلی صنعت خودرو ایران پیش از هر چیز ساختاری است. ریشه بسیاری از معضلات این صنعت به پیش از تحریم‌ها بازمی‌گردد؛ از جمله سوءمدیریت، رانت ساختاری، عدم شفافیت مالی، نبود ارزیابی عملکرد و فقدان برنامه راهبردی برای توسعه فناوری. بنابراین نمی‌توان تمامی نواقص را به عوامل خارجی تقلیل داد.

به عبارتی دیگر، تحریم‌ها تنها آینه‌ای برای آشکار شدن بیشتر مشکلات درونی بوده‌اند. اگر ساختار صنعتی و مدیریتی سالم و رقابتی بود، فشارهای خارجی می‌توانست تبدیل به فرصت شود؛ همان‌طور که برخی کشورهای تحت تحریم با اصلاح داخلی، توان رقابت و صادرات خود را بالا برده‌اند. مشکل مابیشتر از آن که سیاسی یا بین‌المللی باشد، فنی، اقتصادی و مدیریتی است.

چرا با وجود شعارهای بلندپروازانه درباره صادرات، خودرو ایرانی نتوانسته جایگاهی در بازارهای جهانی پیدا کند؟

خودرو ایرانی نه در طراحی، نه در استاندارد ایمنی و نه در مصرف سوخت، توان رقابت با مدل‌های جهانی را ندارد. همین امر باعث شده که حتی در بازارهای هدفی چون سوریه، عراق یا کشورهای آفریقایی نیز با استقبال محدودی مواجه شود. نبود برند معتبر، ضعف در خدمات پس از فروش بین‌المللی و پایین بودن کیفیت، موانعی هستند که مسیر صادرات را بسته‌اند. از سوی دیگر، نبود چشم‌انداز صادرات‌محور در طراحی و تولید،

در آمده است. GR LH2 ادامه‌دهنده مسیر کانسیت GR H2 سال گذشته است. این خودرو بر برخی عناصر کلیدی را حفظ کرده؛ اما از بدنه جدید و رنگ آمیزی سفید و آبی تازهای پیرامند شده است. در بخش جلو، چراغ‌های LED کوچک‌تر و متمرکزتر شده‌اند؛ در حالی که ورودی‌های هوای کناری بازطراحی شده، باله بزرگ‌تر و بال عقب بلندتر، ظاهری جسورانه‌تر به آن بخشیده‌اند. شیشه‌های کابین بدون تغییر به نظر می‌رسند و شباهت زیادی به خودرو مسابقه‌ای GR010 هیبرید دارند. این کانسیت جدید با طول ۵،۱۰۰ میلی‌متر و عرض ۲،۰۵۰ میلی‌متر، ابعادی مشابه با مدل قبلی خود دارد.

باعث شده خودروهای ایرانی تنها برای بازار داخل ساخته شوند و در هنگام صادرات، به دلیل عدم انطباق با استانداردهای کشور مقصد، رد یا بازگشت داده شوند. اگر صادرات یکی از اهداف واقعی خودروسازی ایران باشد، طراحی محصول، بسته‌بندی، خدمات پس از فروش و حتی زبان و فرهنگ بازاریابی باید بازتعریف شوند

دولت چقدر در بحران‌های صنعت خودرو نقش داشته و آیا اصلاح ایسن وضعیت بدون عقب‌نشینی دولت ممکن است؟

دولت همواره یکی از ذی‌نفعان اصلی صنعت خودرو در ایران بوده؛ چه در سطح مالکیت و چه در سیاست‌گذاری. این وابستگی باعث شده که تصمیمات مهم صنعت خودرو اغلب در اتاق‌های بسته و بر اساس ملاحظات سیاسی گرفته شود، نه بر پایه منطق اقتصادی و صنعتی. به همین دلیل، هر گونه اصلاح واقعی در این صنعت نیازمند عقب‌نشینی دولت از مدیریت عملیاتی و کاهش دخالت در قیمت‌گذاری و ساختار شرکت‌هاست.

در وضع موجود، دولت نه تنها مانع رقابت آزاد است، بلکه با تخصیص منابع غیرمولد، امکان اصلاح ساختار را نیز از بین برده است. تا زمانی که دولت خود مالک، قانون‌گذار، ناظر و گاهی مصرف‌کننده اصلی باشد، تعارض منافع اجازه تحول را نخواهد داد. استقلال واقعی صنعت خودرو در گرو واگذاری واقعی، پاسخ‌گویی و نظارت شفاف است.

نبود شفافیت نه تنها امکان نظارت نهادهای قانونی و رسانه‌ها را محدود کرده، بلکه به فضای ذهنی منفی و بی‌اعتمادی فراگیر در جامعه دامن می‌زند. بسیاری از مردم احساس می‌کنند قیمت‌گذاری‌های سلسله‌ای و غیرواقعی است و اختلاف قیمت کارخانه و بازار تنها به نفع دلالان است. همین ذهنیت، به رشد بازار سیاه و سودجویی دامن زده است. از منظر اقتصادی نیز، نبود شفافیت در صورت‌های مالی، سود و زیان واقعی شرکت‌ها را مبهم نگه می‌دارد و امکان ارزیابی درست از عملکرد مدیریتی و بهروری را سلب می‌کند. اجرای قوانین افشای عمومی، ورود سازمان بورس و حساسی مستقل، تنها راه بازسازی اعتماد و اصلاح مسیر مالی این شرکت‌هاست.

۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



جهت اطلاعات
بیشتر را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱
WWW.FOWNIX.COM
@fownix.nev

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



نگاه

View



بابک ابراهیمی

کارشناس بازار سرمایه

بازگشت تعادل به بازار سرمایه نیازمند چیست؟

«امروز بازار سرمایه براساس شرایطی که قابل پیش‌بینی بود، یعنی احتیاط سرمایه‌گذاران درخصوص ریسک‌های ژئوپلیتیک، تخلیه شوک جنگ و تعدیل نرخ ارز، با تنزل همراه شد؛ موضوعی که برای بازگشت به ثبات، به زمان و تدابیر حمایتی نیاز دارد. بنابراین شرایط امروز بورس را باید در چارچوب رفتار احساسی سرمایه‌گذاران و همچنین فاکتورهای بنیادین موثر بر بازار سرمایه تحلیل کرد. تجربه تاریخی بازار در مواجهه با رخدادهای تلخ مشابه نظیر خروج آمریکا از برجام یا شهادت سردار قاسم سلیمانی نیز موید این نکته است. درعین حال، با نگاه به رابطه بازده و ریسک، به‌وضوح می‌توان تعدیل انتظارات ریسک سیستماتیک بازار را که ناشی از تغییر نگاه سهام‌داران از فضای توافق فضایی تنش نظامی است، مشاهده کرد. درنتیجه، تخلیه هیجانات کوتاه‌مدت ناشی از شوک جنگ در عرضه‌های روزهای جاری، امری پیش‌بینی‌شده تلقی می‌شود. نکته‌ای که نباید از آن غافل شد، این است که کنار عوامل بنیادین، از منظر رفتار معامله‌گری نیز فشار عرضه‌های اخیر بیش از هر چیز، ناشی از بسته بودن چندروزه بازار و افزایش ریسک نقدشوندگی بوده است. همین مساله، فشار روانی جهت ذخیره‌سازی منابع نقدی احتیاطی را برای سرمایه‌گذاران افزایش داده و موجب شده است سهام‌داران برای ایفای تعهدات فوری نقدینگی خود، بخشی از پرتفوی خود را در بازار عرضه کنند. این رفتار دور از انتظار فعالان حرفه‌ای بازار نبوده و تا تخلیه این فشار، روند فروش‌های احتیاطی نیز به‌تدریج آرام خواهد گرفت. بنابراین راهکار اصولی مواجهه با این شرایط، اتخاذ سیاست‌های حمایتی مدیرانه و تقویت رفتارهای تثبیت‌گرایانه در بازار است. اگر بخواهیم این موضوع را دقیق‌تر تبیین کنیم، باید تأکید داشت که مهم‌ترین رویکرد در چنین شرایطی، حفظ و تثبیت حمایت‌هوشمندانه و مستمر از بازار، به‌ویژه سهام‌داران خرد است؛ آن‌ها هم با پرهیز از شتاب‌زدگی و جلوگیری از تحریک انتظارات مقطعی. بازار سرمایه، بازاری مبتنی بر انتظارات است. بنابراین درحالی که حمایت‌های بازارگردانی و صندوق‌های تثبیت بازار نقش تعیین‌کننده‌ای در شرایط فعلی دارند، اما تعدیل انتظارات درخصوص جریان‌های نقدی آتی شرکت‌ها نیازمند گذر زمان و پذیرش اصلاح کوتاه‌مدت است. این فرآیند، با ایجاد ارزندگی و جذابیت بیشتر در قیمت سهام، زمینه‌ساز رشد پایدار در در آینده خواهد بود.

و تمام‌الکتریکی ژیگا به ۲۳ هزار و ۹۰۰ دلار می‌رسد و در بالاترین مدل یعنی تمام‌الکتریکی سوپریم، به ۲۵ هزار و ۳۰۰ دلار افزایش می‌یابد. مزدا با EZ-6 اسپریت ادیشن بار دیگر توانایی خود در طراحی را به رخ کشیده است. این خودرو پیش‌تر با استایل شیک و کابین لوکس خود توجهات را جلب کرده بود؛ اما فقدان یک نسخه اسپریت‌تر شبیه به پکیج M Sport بام‌وحس می‌شد. حالا مزدا به این نیاز پاسخ داده و نسخه اسپریت ادیشن EZ-6 را برای بازار چین معرفی کرده است. این مدل که حاصل همکاری مزدا و چانگان است، با ویژگی‌های ظاهری متمایز خودنمایی می‌کند.

مزدا نسخه اسپریت‌تی از سدان EZ-6 را با ظاهر تهاجمی، پیش‌رانه‌های الکتریکی و بردافزا و قیمتی رقابتی از ۲۲ تا ۲۵ هزار دلار راهی بازار کرده است. مزدا با رونمایی از نسخه اسپریت ادیشن EZ-6 که در بازار چین عرضه می‌شود، گامی بزرگ در جهت جذاب‌تر کردن این سدان برداشته است. این خودرو که در اروپا با نام 6e شناخته می‌شود، حالا با ظاهری اسپریت‌تر و قیمتی که باور کردنی به نظر می‌رسد، وارد میدان شده است. نسخه اسپریت ادیشن در چهار تیپ عرضه می‌شود. قیمت مدل پایه «اسمارت الگانت» با قوای محرکه هیبریدی بردافزا از حدود ۲۲ هزار و ۵۰۰ دلار شروع می‌شود. قیمت تیپ‌های بردافزا اکس‌تریم



معرفی نسخه اسپریت از مزدا «EZ-6»

چرا در صنعت خودرو دنیا خبری از تعیین نرخ دستوری نیست؟

قیمت‌گذاری دستوری؛ زخم مزمن خودروسازی کشور

در آلمان، ژاپن، کره جنوبی و حتی ترکیه، قیمت خودرو توسط سازنده تعیین می‌شود و دولت صرفاً بر کیفیت، ایمنی، حقوق مصرف‌کننده و رعایت استانداردهای محیط‌زیستی نظارت دارد



ندارد. دولت‌ها عموماً به‌جای تعیین نرخ، با سیاست‌های نظارتی، تنظیم‌گری، مالیاتی و تعرفه‌ای از منافع مصرف‌کننده و تولیدکننده به‌طور هم‌زمان حمایت می‌کنند در آلمان، ژاپن، کره جنوبی و حتی ترکیه، قیمت خودرو توسط سازنده تعیین می‌شود و دولت صرفاً بر کیفیت، ایمنی، حقوق مصرف‌کننده و رعایت استانداردهای محیط‌زیستی نظارت دارد. رقابت آزاد میان خودروسازان باعث کنترل طبیعی قیمت‌ها و ارتقای مستمر کیفیت می‌شود. سیاست‌های نادرست قیمت‌گذاری، از اساس در تضاد با اصول اقتصاد آزاد، رقابت‌پذیری و توسعه صنعتی است.

لزم جراحی بزرگ و حمایت‌ویژه واقعیت این است که ایران خودرو و سایپا برای خروج از بحران، نیازمند یک تنفس واقعی هستند؛ یک بازه حداقل دو ساله بدون قیمت‌گذاری دستوری، همراه با حمایت‌های مالی هدفمند، تنفس بانکی و ایجاد بستر واردات فناوری و قطعه. این حمایت‌ها نه به‌معنای رانت، بلکه به‌منظور احیای یک صنعت ملی است که سهم بزرگی در اشتغال، تولید ناخالص داخلی و امنیت اقتصادی کشور دارد. خروج از قیمت‌گذاری دستوری به‌معنای بی‌قانونی نیست. اتفاقاً در غیاب قیمت‌گذاری دولتی، باید سیستم‌های نظارتی شفاف و دقیق فعال شوند. قیمت‌ها باید در بستر رقابت، کیفیت، نوآوری و خدمات پس از فروش تعیین شوند و دولت نیز نقش ناظر را ایفا کند، نه نقش قیمت‌گذار. این گونه هم مصرف‌کننده محصول بهتر با قیمت عادلانه‌تری در یافت می‌کند، هم خودروساز برای افزایش کیفیت و توسعه محصول انگیزه دارد و هم بازار از حالت رانتی و غیرشفاف فعلی خارج می‌شود.

راه‌حل، آزادسازی تدریجی و پایدار قیمت‌هاست صنعت خودرو ایران دیگر توان ادامه وضعیت فعلی را ندارد. قیمت‌گذاری دستوری نه تنها منافع مصرف‌کننده را تأمین نکرده، بلکه موجب کاهش تولید، کیفیت و نوآوری شده است. درحالی که خودروسازان بزرگ دنیا با تمرکز بر کیفیت و توسعه، سهم خود را در بازارهای جهانی افزایش می‌دهند، خودروساز ایرانی در گیر حل بحران نقدینگی، بدهی‌های بانکی و مطالبات معوق است. تنه‌ها بر برون‌رفت از این شرایط، حذف تدریجی، هوشمندانه و هدفمند قیمت‌گذاری دستوری و ایجاد اکوسیستمی رقابتی با نظارت شفاف دولتی است. اکنون زمان آن فرا رسیده که به ایران خودرو و سایپا فرصتی واقعی برای تنفس، احیا و رشد داده شود؛ فرصتی که آینده صنعتی کشور را رقم خواهد زد.

یا جبران زیان انباشته می‌شود، دیگر نه انگیزه‌ای برای ارتقای کیفیت باقی می‌ماند و نه توانی برای نوآوری.

کاهش کیفیت؛ قربانی اجبار به بقا در شرایطی که خودروساز برای تأمین هزینه‌های جاری خود با چالش مواجه است، انتظار ارتقای کیفیت محصولات، انتظاری غیرواقعی است. بسیاری از گلابه‌های مصرف‌کنندگان از سطح کیفی خودروها، مستقیماً ریشه در قیمت‌گذاری دستوری دارد. درواقع، کیفیت، نخستین قربانی این سیاست تحمیلی است. با نبود سود کافی برای بازطراحی محصولات، نوسازی خطوط تولید و خرید تجهیزات جدید، طبیعی است که شرکت‌ها برای ادامه حیات به استفاده از مواد اولیه ارزان‌تر، فناوری‌های قدیمی‌تر و به‌توقعی انداختن برنام‌های ارتقای کیفیت روی بیاورند.

عدم توسعه محصول؛ خودرویی که پیر می‌شود اما نو نمی‌شود

برخلاف خودروسازان بزرگ دنیا که هر ۳ تا ۵ سال، نسل جدیدی از محصولات خود را به بازار عرضه می‌کنند، در ایران برخی مدل‌ها نزدیک به دو دهه با تغییرات اندک در حال تولید هستند. این پدیده نیز مستقیماً ناشی از همان قفل قیمت‌گذاری است. نبود نقدینگی، انگیزه و توان سرمایه‌گذاری برای توسعه پلت‌فرم‌های جدید را از خودروسازان سلب کرده و آن‌ها را به‌سمت حفظ وضع موجود سوق داده است.

عرضه قطره‌چکانی؛ وقتی زبان جلوی تولید را می‌گیرد در اقتصاد، تولیدکننده‌ای که از فروش کالای خود زیان می‌بیند، طبیعتاً تولید را متوقف یا محدود می‌کند. این قاعده در باره خودروسازان ایرانی نیز صادق است. عرضه قطره‌چکانی خودروها در بازار، نه نشانه انحصار، بلکه نتیجه اجبار به فروش زیان‌ده است. در بسیاری از مواقع، خودروسازان ترجیح می‌دهند تولید برخی خودروها را متوقف کنند یا به‌حداقل برسانند تا از زیان بیشتر جلوگیری شود. این امر خود باعث برهم خوردن تعادل عرضه و تقاضا، افزایش قیمت در بازار آزاد و گسترش واسطه‌گری شده است

مقایسه جهانی؛ چرا در دنیا خبری از قیمت‌گذاری دستوری نیست؟

در هیچ‌یک از کشورهای پیشرفته و حتی در حال توسعه، قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو به شکل ایران وجود



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

در هیچ کشوری، صنعت خودرو به‌حال خود را نمی‌شود؛ چراکه این صنعت، پیش‌ران اشتغال، فناوری، صادرات و توسعه صنعتی به‌شمار می‌رود. در ایران نیز خودروسازی با وجود تمام کاستی‌ها، یکی از بزرگ‌ترین و راهبردی‌ترین بخش‌های اقتصادی کشور است؛ اما سال‌هاست که با تصمیماتی خارج از منطق بازار، از جمله قیمت‌گذاری دستوری، زمین‌گیر شده است. قیمت‌گذاری دستوری خودرو، امروز به یکی از اصلی‌ترین موانع رشد و پویایی صنعت خودروسازی کشور تبدیل شده است. درحالی که نوسانات نرخ ارز، تورم ساختاری، رشد هزینه‌های تأمین قطعه و مشکلات وارداتی، قیمت تمام‌شده خودرو را به‌شدت افزایش داده‌اند، سیاست‌گذار همچنان با اعمال نرخ‌های غیرواقعی، خودروساز را مجبور به فروش زیان‌ده کرده است. نتیجه، چیزی جز کاهش کیفیت، افت تولید، عدم توسعه محصول، بدهی‌های انباشته و توقف سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه نبوده است. امروز دیگر بحث بر سر سودآوری نیست؛ بلکه پای بقا در میان است.

قیمت‌گذاری دستوری؛ زخم مزمن صنعت خودرو ایران قیمت‌گذاری دستوری به‌معنای تعیین نرخ فروش خودرو توسط نهادهای دولتی، بدون در نظر گرفتن واقعیت‌های بازار، ساختار هزینه‌ای تولید و نوسانات اقتصادی است. این سازوکار، بیش از یک دهه است که سایه سنگین خود را بر سر صنعت خودرو کشور گسترده و تبعات مخربی برای گروه صنعتی ایران خودرو و گروه خودروسازی سایپا به‌همراه داشته است. این شرکت‌ها با وجود رشد چشمگیر نرخ ارز، تورم بالا، افزایش بهای مواد اولیه، رشد هزینه‌های سربار و مالی، همچنان ملزم به فروش محصولات خود با قیمت‌های دستوری بوده‌اند؛ قیمتی که نه با واقعیت‌های اقتصادی تناسب دارد و نه توان پوشش هزینه‌های جاری تولید را دارد. خودروساز بدهکار؛ تولید زیر فشار وام و هزینه‌های مالی ایران خودرو و سایپا امروز در شرایطی فعالیت می‌کنند که نه تنها سودی از فروش خودرو نصیبشان نمی‌شود، بلکه بخشی از سرمایه خود را نیز برای تأمین نیاز نقدینگی از طریق وام و تسهیلات بانکی از دست می‌دهند. درحالی که در دنیا سود حاصل از فروش خودروها سرمایه لازم برای تحقیق و توسعه، بهینه‌سازی خطوط تولید و گسترش بازار را تأمین می‌کند، خودروسازان ایرانی مجبور هستند با وام‌های گران‌قیمت ادامه حیات دهند. بنا بر برآوردها، گاه تا بیش از ۲۵ درصد از فروش ناخالص ایران خودرو و سایپا صرف پرداخت هزینه‌های مالی تسهیلات دریافتی می‌شود. این درحالی است که بازپرداخت این وام‌ها نیز با نرخ‌های بهره بالا همراه بوده و عملاً بخشی از سودآوری اسمی را از بین می‌برد

نفس تولید در تنگنای نقدینگی قیمت‌گذاری دستوری باعث شده که خودروسازان نتوانند حتی هزینه تمام‌شده محصولات خود را جبران کنند. طبیعی است در چنین شرایطی، جریان نقدینگی آن‌ها دچار اختلال می‌شود. این امر منجر به تأخیر در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، کاهش سطح تولید، انباشت بدهی، توقف پروژه‌های توسعه‌ای و نهایتاً افت رضایت مشتریان می‌شود. چراکه وقتی منابع مالی شرکت‌ها صرف بازپرداخت تسهیلات

پیگیری يك موضوع

Follow up



سعید مدنی

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا

داخلی‌سازی قطعات باید مورد توجه باشد

«باتوجه به بازگشت خودروسازان به فعالیت و اتمام تعطیلات تابستانی، با در نظر داشتن کمبود نقدینگی و کمبود منابع ارزی، این سوال مطرح می‌شود که ارزیابی صنعت خودرو برای تولید یا مونتاژ باید چگونه تنظیم شود؟ از همین‌رو سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

با توجه به پایان تعطیلات خودروسازان، باید بیشتر به بحث مونتاژ توجه شود یا تقویت تولید داخل باید مدنظر قرار گیرد؟

صنعت خودرو کشور در حال حاضر با رویکرد ترکیبی از مونتاژ و تولید محدود داخلی مواجه است. اما واقعیت این است که حتی پیش از درگیری‌های فیزیکی همین کشور و صنعت خودرو درگیر یک جنگ اقتصادی تمام‌عیار بوده؛ جنگی که چند دهه است ادامه دارد.

در شرایط فعلی خودکفایی می‌تواند سبب توسعه صنعت خودرو شود؟

دقیقاً همین‌طور است؛ تحریم‌ها ممکن است در کوتاه‌مدت منجر به تحرک خودکفایی شوند، اما این روند سقف دارد. پس از آن، مانیازمندار تباطات هستند؛ چراکه فناوری‌ها به‌سرعت در حال تغییر هستند و ما اگر بخواهیم به تهنایی به آن‌ها برسیم، معمولاً زمانی به نتیجه می‌رسیم که آن فناوری‌ها از رده خارج شدند. برای رقابت‌پذیری، ما باید به فناوری‌های روز دنیا دسترسی داشته باشیم. بدون روابط بین‌المللی، صنعت خودرو رشد نخواهد کرد. اگر هم جنگ نباشد و تجربی در کار نباشد، در نهایت محصولات داخلی هم قدیمی می‌شوند و جایگزین کردن آن‌ها دشوار تر خواهد شد. درعین حال از سال ۱۳۹۴ به بعد، هیچ‌یک از شرکت‌های بزرگ خودروسازی (به‌جز مونتاژی‌ها) مدل جدیدی را راهی بازار نکرده‌اند.

آیا مونتاژ کاران خودرو علاقه‌مند به داخلی‌سازی قطعات هستند؟

متأسفانه بیشتر شرکت‌های مونتاژکار علاقه‌ای به‌ساخت داخل نشان نداده‌اند؛ چراکه حاشیه‌سود خوبی در واردات قطعات و مونتاژ بوده است. اگر این روند ادامه یابد، ما به کارگاه مونتاژ خودروهای چینی تبدیل خواهیم شد. چینی‌ها هم گرچه خودروهای نسبتاً خوبی تولید می‌کنند، اما این وابستگی اصلاً مطلوب نیست. تجربه گذشته با شرکت‌هایی مانند پژو نشان داد که در زمان بحران، چگونه ما را ترک کردند و ضربه بزرگی به صنعت وارد شد.

محمد نظیفی، سرپرست بورس انرژی ایران گفت: «ایران از نظر منابع طبیعی و ظرفیت انرژی‌های پاک، مزیت‌های قابل توجهی دارد. با این حال، بهره‌برداری از این منابع نیازمند بستری اقتصادی است که سرمایه‌گذاری در این حوزه را توجیه‌پذیر کند.» وی افزود: «بورس انرژی باید نقشی راهبردی در سطح ملی ایفا کند. باتوجه به موقعیت ژئوپلیتیک ایران، کشور

ما می‌تواند به هاب انرژی منطقه تبدیل شود و بورس انرژی نیز می‌تواند نقش محوری در تحقق این هدف داشته باشد؛ موضوعی که در اسناد بالادستی کشور نیز مورد تأکید قرار گرفته است.» نظیفی با انتقاد از رویه قیمت‌گذاری دستوری گفت: «این سیاست، مسیر اصلاحات را دشوار و پیچیده کرده است. باوجود این چالش‌ها، بورس انرژی وظیفه دارد به‌عنوان توسعه‌دهنده



زاپاس Spare Tire

معاملات بنزین سوپر به‌زودی به بورس انرژی می‌رود

یک صندوق در بورس انرژی پذیرش شده است. امسال نیز پیش‌بینی می‌شود دو تا سه صندوق پروژه جدید پذیره‌نویسی شود. نظیفی همچنین افزود: «در حوزه حامل‌های انرژی، امیدواریم در سال جاری شاهد آغاز معاملات «بنزین سوپر» و «گواهی کربن» در تابلوهای بورس انرژی باشیم.»

راه‌حل‌های بازار محور (Market Solution Developer)، راهکارهایی عملی و مبتنی بر بازار ارائه دهد.» او درباره برنامه‌های آینده بورس انرژی گفت: «در گام نخست، طراحی شاخص‌های مرتبط با بازار انرژی در دستور کار قرار دارد.» به گفته او، یکی از ابزارهای مالی مهم در این حوزه، صندوق پروژه است که پیش‌تر راه‌اندازی شده و تاکنون



حذف نسخه پایه از بامو «XM»



بامو XM برای مدل ۲۰۲۶ با حذف نسخه پایه و تغییراتی مثل افزایش سرعت شارژ باتری به روزرسانی شده است. بامو از XM مدل ۲۰۲۶ پیش از رونمایی رسمی در مسابقه لمان این آخر هفته پرده برداری کرد. این شاسی بلند لوکس با خانواده ساده تر و مجموعه ای از به روزسانی های جزئی راهی بازار خواهد شد. در حالی که مدل کنونی در دو نسخه XM و XM Label عرضه می شود، بامو تصمیم گرفته نسخه پایه را برای سال ۲۰۲۶ حذف کند. این تصمیم چندان غافلگیر کننده نیست؛ زیرا XM فروش چندانی نداشته و سال گذشته تنها یک هزار و ۹۷۴ دستگاه در ایالات متحده به فروش رسید که ۱۴.۷ درصد کمتر از سال ۲۰۲۳

بود. این آمار نشان می دهد XM حتی از مدل های کم فروش مانند سری ۸ و Z4 نیز عقب تر بوده است. با این تغییر، تمامی مدل های XM در بازار آمریکا به قوای محرکه پلاگین-هیبریدی قدرتمند مجهز خواهند بود که شامل یک پیشران ۴.۴ لیتری V8 ۷۸۰ تونین توربو، پکیج باتری ۱۹۲ کیلووات-ساعت و یک موتور الکتریکی یکپارچه با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک است. این ترکیب در نسخه XM Label قدرتی معادل ۷۴۸ اسب بخار و ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. شستاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت این مدل تنها ۳.۶ ثانیه است و با پکیج اختیاری M Driver، حداکثر سرعت آن به ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.

ویژه ها



تدبیر خودروسازان و قطعه سازان برای جلوگیری از تعطیلات تابستانی



خودروسازان بزرگ کشور به همراه قطعه سازان امسال در تصمیمی کم سابقه، تعطیلات تابستانی خود را که معمولاً در مردادماه انجام می شد، به هفته اول تیرماه منتقل کردند. این اقدام که در پی جنگ تحمیلی رژیم صهیونیستی اتفاق افتاد، در نگاه نخست یک تدبیر حفاظتی بود؛ اما بررسی ها نشان می دهد اثرات مثبت آن بر روند تولید تابستانه صنعت خودرو نیز قابل توجه است.

دیگه چه خبر؟



طرح مالیات بر سوداگری و سفته بازی اصلاح شد



نمایندگان در جلسه علنی دیروز (یکشنبه ۸ تیرماه) مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی طرح مالیات بر سوداگری و سفته بازی که از سوی شورای نگهبان اعاده شده بود، با اصلاحات کمیسیون اقتصادی مجلس به منظور رفع ایرادات شورای نگهبان موافقت کردند. این طرح برای جلوگیری از فعالیت های سفته بازانه در بازارهای سرمایه ای از جمله خودرو، مسکن، طلا و ارز به مرحله اجرا در خواهد آمد.

توئیتر!



ارسال بسته حمایت از صنایع آسیب دیده از جنگ به هیات دولت



رضا علیزاده، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «جلوگیری از وقفه در پیگیری نیازهای ارزی برای مواد اولیه، تأمین مستمر عامل های سوختی، رفع قوانین دست و پاگیر صادرات تولیدی و ارز آور، کمک به صنایع آسیب دیده از حملات دشمن از طریق کمک های بلاعوض و یا تسهیلات بانکی از موضوعات مهمی هستند که در شرایط فعلی باید به آن ها توجه ویژه ای شود.»

شتاب صعودی در خردادماه رقم زد؛

رشد پایداری بیمه «پارسیان» در بهار ۱۴۰۴



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت بیمه پارسیان در سه ماهه نخست سال ۱۴۰۴ عملکردی مثبت و روبه رشد از خود به نمایش گذاشته است. مجموع درآمد حق بیمه صادره شرکت در این بازه زمانی به ۴ هزار و ۷۷۷ میلیارد تومان رسید که از این میزان، یک هزار و ۸۷۸ میلیارد تومان تنها در خردادماه محقق شده است. این رقم معادل ۳۹ درصد از کل درآمد سه ماهه بوده و نشان دهنده افزایش چشمگیر فعالیت های شرکت در ماه پایانی فصل است. این روند می تواند نشان از بهبود فرآیند فروش، تقویت شبکه نمایندگان و افزایش تقاضای بازار در دوره زمانی مذکور باشد. در ترکیب پر تقوی بیمه ای، رشته بیمه شخص ثالث سهمی معادل ۲۹ درصد از کل درآمد حق بیمه شرکت در سه ماهه اول سال را به خود اختصاص داده است. این سهم که حدود یک هزار و ۳۸۵ میلیارد تومان برآورد می شود، جایگاه دوم را در میان رشته های بیمه ای شرکت دارد. با توجه به ماهیت الزامی و عمومی این رشته، این سطح از پوشش نشان دهنده حضور قدرتمند پارسیان در بازار بیمه های پایه و اجتماعی است. چنین سهمی از بازار، ضمن تأمین جریان درآمدی بایات،



نشان دهنده توان شرکت در مدیریت عملیات گسترده در بخش های پر مخاطب بازار بیمه است. در حوزه خسارت نیز بیمه پارسیان عملکرد قابل قبولی ارائه کرده است. طی سه ماهه منتهی به خرداد ۱۴۰۴، مجموع خسارت پرداخت شده توسط شرکت به رقم ۲ هزار و ۶۹۱ میلیارد تومان رسیده که از این میزان، ۹۰۵ میلیارد تومان در خردادماه پرداخت شده است. سهم خرداد از مجموع خسارت ها معادل ۳۴ درصد بوده که همانند درآمد، بیانگر تمرکز فعالیت های شرکت در ماه پایانی فصل است. این روند نشان می دهد که شرکت علاوه بر رشد فروش، در حوزه ایفای تعهدات نیز به موقع و فعال عمل کرده است. نسبت خسارت پرداختی به درآمد در این دوره حدود ۵۶ درصد برآورد می شود. این نسبت یکی از شاخص های مهم در صنعت بیمه برای سنجش سلامت مالی و کیفیت مدیریت ریسک است. حفظ این نسبت در محدوده قابل قبول و همراه با پرداخت های سریع می تواند نقش مهمی در افزایش اعتماد مشتریان و بهبود تصویر برند ایفا کند. توانایی شرکت در انجام به موقع پرداخت ها همچنین نشان دهنده وضعیت نقدینگی مطلوب و کارآمدی سیستم های رسیدگی به خسارات است. در مجموع، بررسی شاخص های مالی و عملکردی بیمه پارسیان در فصل بهار ۱۴۰۴ حاکی از رشد درآمدی، بهبود سهم بازار در رشته های کلیدی و عملکرد متعهدانه در قبال بیمه گذاران است. استمرار این روند و تثبیت دستاوردهای به دست آمده می تواند به تقویت جایگاه رقابتی شرکت در بازار بیمه کشور منجر شود و مسیر توسعه پایدار و سودآور آن را بیشتر از پیش هموار کند.

اینفوگرافیک

Infography

کاهش سودآوری شرکت «بنیان دیزل» در سال گذشته

میزان سود
به ازای
هر سهم

۴۰ ریال



میزان کاهش
سود خالص

۱۵٪

میزان
سود خالص
۱۲ ماهه

۴۰ میلیارد تومان

شرکت «بنیان دیزل» در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۳ سود خالصی معادل ۴۰ میلیارد تومان را محقق کرد.

چپ تلند؟



چالش عرضه خودرو در بورس کالا

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت درباره عرضه دوباره خودرو در بورس کالا و مخالفت شورای رقابت با این شیوه فروش گفت: «واقعیت این است که خودروسازان برای فروش محصولات خود در بورس کالا نیاز به صدور مجوز از سوی نهادهای بالادستی دارند و بدون مجوزهای لازم قادر به فروش تولیدات خود در بورس نخواهند بود.»

چرا؟



عزم جدی برای حل مشکل لازم است

سلمان ابراهیمی نژاد یادآور شد: «کنته مهم تر در رابطه با فروش خودرو که سال ها است به مضل جدی برای تولیدکننده و مصرف کننده تبدیل شده، عزم جدی برای رفع این مشکل است؛ به طوری که با مکانیزم های فروش کارآمد که هم به نفع مصرف کننده و هم تولید کننده باشد، نسبت به حذف رانت توزیع شده در بازار خودرو اقدام و به سمت تولید و خرید اقتصادی حرکت کنیم.»

برای چه؟



ضرر مصرف کننده در شرایط فعلی

این کارشناس صنعت خودرو اظهار داشت: «اگر مساله قیمت گذاری در صنعت خودرو به زودی رفع نشود، این موضوع به کاهش انگیزه تولید و به تبع آن افت عرضه خودرو در بازار منجر می شود که این مساله به صورت مستقیم مصرف کننده را متضرر خواهد کرد.» بنابراین باید این مساله یک بار برای همیشه تعیین تکلیف شود تا دیگر شاهد ایجاد معضلاتی نباشیم

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

خودرو مستربین دوباره به بازار می آید.
حاضر جواب: البته با قیمتی که این بار دیگر خنده که نه، گریه ما را در می آورد!

آیا واردات خودرو نسخه ای برای پایان رکود بازار است؟
حاضر جواب: این نسخه که خیلی وقت است پیچیده شده، منتها دارویش در هیچ داروخانه و عطاری پیدا نمی شود.

در جدیدترین اقدام تسلا، یک خودرو شاسی بلند «تسلا مدل وای» به صورت خودروان از کارخانه این شرکت به منزل مشتری خریدار رفت.
حاضر جواب: حالا سراسر راه می تواند دو تان سنگ نکند یا هم بگیرد یا نه؟!

خودرو برقی کلاسیک هم ساخته شد.
حاضر جواب: پس با این حساب باید همین روزها منتظر عرضه نسخه برقی برباید و رنو ۵ هم باشیم!

ساز گرانی خودرو در کشور نواخته شد.
حاضر جواب: بله، ولی این از آن نوع سازهایی است که صدایش کمی بعد از نواختن در می آید!

مرکز آمار ایران تورم بخش حمل و نقل را بررسی کرد؛ خرید خودرو «گران» شد.
حاضر جواب: البته به طور دقیق تر باید گفت: گران تر شد

در جلسه وزیر صمت با انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو کشور مطرح شد: نقدینگی کافی، پاشنه آشیل استمرار تولید در صنعت خودرو.

حاضر جواب: البته این صنعت خودرو که ما این روزها می بینیم، پاشنه آشیل از همه جایش حساسیت کمتری دارد!

تدبیر خودروسازان و قطعه سازان برای جلوگیری از تعطیلات تابستانی...
حاضر جواب: به عبارت دقیق تر، تعطیلات تابستانی به موقع نیامد، ما خودمان به موقع آورديمش!

در حالی که آیین نامه واردات خودروهای کارکرده در ماه های پایانی سال گذشته با رویکردی فراگیر تدوین شده بود و امکان واردات برای تمام اشخاص حقیقی و حقوقی بازار منشأ خارجی یا حاصل از صادرات را فراهم می کرد، حالا نسخه جدید آیین نامه وارداتی ها که هفته گذشته ابلاغ شد تنها به ایرانیان مقیم خارج اجازه واردات دست دوم ها را داده است.

حاضر جواب: بد است برخی متولیان امر می خواهند ایرانیان خارج از کشور، به بهانه وارد کردن خودرو هم که شده، سری به وطن بزنند؟

اعلام شرایط فروش سایپا ۱۵۱ از این هفته.
حاضر جواب: احتمالاً دیگر خریداران این خودرو، آن را برای نمایش در موزه ها می خرند.

ابلاغ بسته حمایت از تولید در شرایط اضطراری به زودی...
حاضر جواب: البته اگر بعداً تولید کنندگان نگویند: از حمایت گشتن پشیمان گشتیم، مرحمت فرموده ما را مس کنیدا!

تصادف اتوبوس با پراید در جاده فهرج - زاهدان ۱۱ نفر مصدوم بر جا گذاشت.
حاضر جواب: یعنی ما هم یک روز بخواهیم در دسرهای این خودرو را از خاطر ببریم، خودش نمی گذارد!



تایپ‌ها جای داده بود. جدیدترین شاهکار این کارگاه، جگوار E تایپ GTO. یک نمونه منحصر به فرد است که بهترین ویژگی‌های این خودرو اسب‌ت‌افسانه‌ای را با به‌روزسانی‌های مدرن به‌نمایش می‌گذارد. زیر کاپوت پلند و کشیده این خودرو، یک پیش‌رانه ۷۱۲ سری سوم قرار دارد که توسط Team CJ در تگزاس بازسازی شده است. این پیش‌رانه از تقاء یافته به‌سیستم تزریق سوخت و خنک‌کننده پیشرفته‌ای مجهز شده که توسط ECD توسعه یافته و بیش از ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. برای هماهنگی کامل با شاسی سری دوم، این خودرو از یک پایه و محور سفارشی بهره می‌برد که پیش‌رانه را به‌طور یکپارچه ادغام می‌کند.

شرکت آمریکایی ECD یکی از جذاب‌ترین رستومادهای جگوار E تایپ را با پیش‌رانه ۷۱۲ معرفی کرده که فقط در یک دستگاه ساخته می‌شود. E تایپ یکی از نمادین‌ترین خودروهای جگوار است. تولید این مدل از سال ۱۹۶۱ تا ۱۹۷۴ ادامه داشت و طی سه نسل، جایگاه ویژه‌ای در تاریخ خودروسازی به‌دست آورد. امروزه این خودرو به‌دلیل طراحی فوق‌العاده خود، گزینهای محبوب برای رستوماد است؛ خریدارانی که خواهان ظاهر اصیل جگوار با پیش‌رانه و امکانات مدرن هستند، E تایپ را انتخاب می‌کنند. شرکت ECD Automotive Design در فلوریدا با این مدل کاملاً آشناست و پیش‌تر حتی یک پیش‌رانه ۷۸ بلوک کوچک را در یکی از



آمریکایی‌ها به دنبال بازآفرینی جگوار «E تایپ»

به‌روزرسانی برای بنتلی «بنتایگا اسپید»



نزدیک به یک سال پیش، بنتلی به ۲۰ سال تولید پیش‌رانه ۱۲ سیلندر خاتمه داد. به همین علت، نسل جدید بنتلی بنتایگا اسپید به جای پیش‌رانه ۶ لیتری، موتور ۴ لیتری تونین توربوشارژ ۸ سیلندر را به همراه دارد. حذف پیش‌رانه ۱۲ سیلندر به علت سختگیری قوانین آلایندگی اتفاق افتاد. همین قوانین به‌زودی عرصه را برای خودروهای کاملاً درون‌سوز بیشتر تنگ خواهد کرد. البته تعدادی از محصولات بنتلی از جمله بنتایگا، اکنون به پیش‌رانه هیبرید مجهز هستند. انتظار داریم که نخستین محصول کاملاً برقی بنتلی در قالب یک کراس‌اور با ابعاد کوچک‌تر از بنتایگا، به‌زودی رونمایی شود. بنتلی بنتایگا اسپید جدید با ۶۴۱

اسب‌بخار، ۱۵ اسب‌بخار قدرت بیشتری نسبت به نسل قبل با پیش‌رانه W-12 در اختیار دارد، هر چند که رقم ۸۵۰ نیوتن‌متری گشتاور در مقایسه با قبل، ۵۰ واحد کمتر است. البته با وجود استون مارتین DBX، فراری پوروسانگو، دوج دورانگو SRT هلکت، لامبورگینی اوریوس SE، پورشه کاین توربو E-Hybrid و چند مدل برقی دیگر در باشگاه ۷۰۰ اسب‌بخاری‌ها، نمی‌توان بنتلی بنتایگا اسپید را نیرومندترین شاسی‌بلند لوکس لقب داد.

نسخه‌ای به افتخار موفقیت‌های «مک لارن» در لمان



دقیقاً ۳۰ سال پیش، نخستین حضور مک‌لارن در مسابقات لمان به یک پیروزی منجر شد. مک لارن F1 GTR حاضر در این رقابت که تحت هدایت یانیک دالماس، JJ Lehto و ماسانوری سه کیا قرار داشت، نام مک لارن F1 را در میان علاقه‌مندان جاودانه کرد. برنسد بریتانیایی در آن زمان تنها خودروسازی بود که توانست قهرمانی هر سه رقابت لمان، موناکو و ایندی را به‌دست بیاورد. حالا مک لارن برای گرامیداشت این اتفاق مهم، 750S لمان را معرفی کرده است که در بسیاری موارد به F1 GTR شباهت دارد. تمامی ۵۰ دستگاه مک لارن 750S لمان فقط با یکی از دو رنگ خاکستری Le Mans یا نارنجی McLaren تزئین

می‌شوند. خاکستری به حامی مالی مک لارن در مسابقات ۳۰ سال پیش اشاره دارد، در حالی که نارنجی، رنگ همیشگی این برند در مسابقات است. کیت بدنه HDK شامل زیرسپری بزرگ، باله عقب فیبر کربنی، برآمدگی سقفی و رینگ‌های ۵ پره LM با الهام از رینگ‌های OZ متعلق به F1 GTR، چهره این مک لارن 750S را متمایز کرده است. حتی پیچ مرکزی رینگ‌های این خودرو در یک طرف با آبی و در طرف دیگر با قرمز تزئین شده، که باز هم به مدل اصلی شبیه است. کالیپرهای ترمز به رنگ طلایی هم به مدل مسابقه‌ای شباهت دارد.

تلاش آمریکا برای حذف آپشنی نه چندان جدید از خودروها

وقتی فناوری هم مصرف سوخت را کاهش نمی‌دهد!



درخواستی از سوی رانندگان

فناوری استارت-استاپ، که با هدف صرفه‌جویی در مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌ها توسعه یافته، هر چند از منظر زیست‌محیطی مزایایی دارد، اما همواره با نظرات متضاد از سوی رانندگان مواجه بوده است. بسیاری از کاربران این سیستم را ناخوشایند توصیف می‌کنند، زیرا خاموش شدن خودکار موتور در توقف‌های کوتاه مانند پشت چراغ قرمز یا در ترافیک سنگین اغلب با لرزش محسوس، صدای نسبی بیشتر و اختلال جزئی در شتاب‌گیری همراه است. این موضوع به‌ویژه در شرایط رانندگی stop-and-go باعث ناراحتی شده و موجب شده بسیاری از رانندگان در صورت وجود امکان، این آپشن را غیرفعال کنند. اگرچه خودروسازان در طراحی نسل جدید سیستم‌های استارت-استاپ از استارت‌ها و باتری‌های تقویت‌شده‌ای استفاده کرده‌اند که برای چرخه‌های متوالی خاموش و روشن شدن موتور بهینه‌سازی شده‌اند، برخی شواهد نشان می‌دهد که این فناوری ممکن است باعث تسریع در فرسودگی برخی قطعات شود.

این احتمال می‌تواند در بلندمدت هزینه‌های نگهداری بالاتری را به مالکان خودرو تحمیل کند و موجی از نارضایتی نسبت به این سیستم را به‌همراه داشته باشد. با وجود این چالش‌ها، مطالعات نشان می‌دهد که بهره‌گیری از فناوری استارت-استاپ سالانه موجب حذف حدود ۱۰ میلیون تن انتشار گازهای گلخانه‌ای در ایالات متحده می‌شود، موضوعی که در مسیر تحقق اهداف زیست‌محیطی اهمیت قابل‌توجهی دارد. با این حال، در مقایسه با فناوری‌های پیشرفته‌تری چون خودروهای هیبریدی یا تمام‌برقی، سیستم استارت-استاپ مزایای محدودی ارائه می‌دهد. به‌همین دلیل، با کاهش قیمت و افزایش در دسترس بودن جایگزین‌های مدرن، ارزش این فناوری در کاهش معنادار آلاینده‌ها بیش از پیش مورد تردید قرار گرفته است.

مسائل اقتصادی و سیاسی

تصمیم جدید سازمان حفاظت از محیط‌زیست ایالات متحده (EPA) مبنی بر حذف فناوری خاموش‌کننده موتور در خودروها، در راستای دستور کار گسترده‌تری از

مقررات‌زایی است که توسط دولت فعلی دنبال می‌شود. این سیاست، با هدف اولویت‌بخشی به رشد اقتصادی و کاهش بارهای نظارتی بر دوش صنایع، به‌ویژه صنعت خودرو، به اجرا درآمده و نشان‌دهی روشن از فاصله‌گیری از رویکردهای زیست‌محیطی سخت‌گیرانه دولت‌های پیشین به حساب می‌آید. در بطن این تغییر رویکرد، بار دیگر مناظره‌ای کهنه اما پرچالش زنده شده است: چگونه می‌توان میان نیاز به حفاظت از محیط زیست و منافع اقتصادی تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان تعادل برقرار کرد؟ فناوری استارت-استاپ در سال‌های اخیر به‌عنوان یکی از ابزارهای کلیدی صنعت خودرو برای دستیابی به اهداف کاهش آلاینده‌ها معرفی شده بود؛ سیستمی که نه تنها مصرف سوخت را کاهش می‌دهد، بلکه به خودروسازان امکان می‌داد تا با بهره‌گیری از مشقوق‌های کربنی، به‌ویژه در بازار ایالات متحده، بخشی از فشارهای زیست‌محیطی را جبران کنند.

با حذف این مشقوق‌ها، تولیدکنندگان در موقعیت جدیدی قرار گرفته‌اند که در آن ناگزیرند راه‌های جایگزینی برای رعایت استانداردهای انتشار گازهای گلخانه‌ای بیابند. پیش‌بینی می‌شود که این فشار، سرمایه‌گذاری در توسعه خودروهای برقی و هیبریدی را تسریع کند، چرا که خودروسازان به دنبال راهبردهایی پایدار و آینده‌نگر برای کاهش ردپای کربنی خود خواهند بود. در این میان، نقش سیاست‌گذاران در هدایت این گذار تکنولوژیک، بیش از پیش حیاتی خواهد بود.

آینده‌ای پیش‌رو برای خودروسازان

با کنار گذاشتن فناوری استارت-استاپ از برخی خودروهای بنزینی و دیزلی، احتمال می‌رود مدل‌های آینده دیگر از این قابلیت صرفه‌جویی در مصرف سوخت بهره‌مند نباشند. چنین تغییری می‌تواند به افزایش مصرف سوخت و آلایندگی خودروهای مجهز به موتورهای احتراقی منجر شود. در سوی دیگر، این تصمیم ممکن است به‌عنوان یک محرک عمل کند؛ محرکی برای شتاب بخشیدن به توسعه و عرضه خودروهای پاک و کارآمدتر همچون مدل‌های هیبریدی و تمام‌الکتریکی. تحلیلگران

معتقدند چنین روندی، خودروسازان را ناگزیر به بازنگری در اولویت‌های فناوری‌شان خواهد کرد. جالب آن که، بسیاری از مصرف‌کنندگان از حذف این سیستم استقبال کرده‌اند؛ آن را مزاحم و آزاردهنده می‌دانند و بازگشت به تجربه‌ای ساده‌تر در رانندگی را مطلوب‌تر ارزیابی می‌کنند. با این حال، گروهی دیگر نگران‌اند که کنار رفتن این فناوری بر مصرف سوخت و هزینه‌های رانندگی تأثیر منفی بگذارد. در مجموع، به‌نظر می‌رسد واکنش‌ها و ترجیحات مشتریان، نقش تعیین‌کننده‌ای در مسیر آینده طراحی خودروها داشته باشند؛ از تصمیم برای حذف یا حفظ فناوری‌ها گرفته تا انتخاب مسیر توسعه‌ای برای صنعت خودرو در دهه آینده.

تصمیمی که احتمالاً جهانگیر خواهد شد

تصمیم اخیر ایالات متحده برای کنار گذاشتن فناوری استارت-استاپ می‌تواند فراتر از مرزهای این کشور تأثیرگذار باشد و روند سیاست‌گذاری در دیگر کشورها را نیز دستخوش تغییر کند. در حالی که برخی دولت‌ها همچنان بر اجرای استانداردهای سخت‌گیرانه برای کاهش گازهای گلخانه‌ای با اتکا به این سیستم‌ها پای می‌فشارند، دیگر کشورها ممکن است با توجه به نارضایتی مصرف‌کنندگان و شتاب فناوری‌های نوین خودرو، رویکردی متفاد در پیش بگیرند. نتیجه چنین تغییر رویکردی می‌تواند به شکل‌گیری سیاست‌هایی ناهمگون و متنوع در سطح بین‌المللی درباره فناوری‌های مرتبط با خاموش کردن موتور در توقف موقت منجر شود.

با این حال، حذف تدریجی سیستم‌های استارت/استاپ به معنای توقف حرکت به‌سوی حمل‌ونقل پایدار نیست. خودروسازان، به‌سرمایه‌گذاری‌های گسترده در توسعه خودروهای برقی و هیبریدی، گام‌های مهم‌تری برای کاهش آلایندگی برداشته‌اند، گام‌هایی که فراتر از مزایای نسبی فناوری استارت-استاپ قرار می‌گیرند. این تغییر جهت، بازتابی است از تغییر نگرش سیاست‌گذاران و تمایل روزافزون مصرف‌کنندگان به‌سوی راه‌حل‌های حمل‌ونقل پاک‌تر، کارآمدتر و آینده‌نگران‌تر؛ حرکتی که مسیر آینده صنعت خودرو را بازتعریف می‌کند.

خبر

News

SUV از «دانگ‌فنگ» با دو کاربرد

برند ام-هیرو (M-Hero) که در چین به نام منگشی شناخته می‌شود، در سال ۲۰۲۲ معرفی شد. منگشی (در زبان چینی به معنای مبارز و جنگجو)، از سال‌ها پیش به ساخت خودروهای نظامی مشغول بود، اما دانگ‌فنگ تصمیم گرفت که این برند را به‌عنوان سازنده خودروهای بیراهمنورد به بازار خودروهای شخصی وارد کند. نخستین محصول ام-هیرو یعنی ۹۱۷ در چین با قیمت فراتر از ۹۰ هزار دلار به‌فروش می‌رسد. مشتریان روس هم که این خودرو را با نام ام-هیرو ۱ می‌شناسند، باید نزدیک به ۱۷۷ هزار دلار برای خرید آن پرداخت کنند. در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۵، ۲۰ ام-هیرو از یک مدل جدید به نام M817 در دو تیپ شهری و آفرود رونمایی کرد.



اکنون وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، تصاویر و مشخصات فنی این خودرو را اعلام کرده است. دانگ‌فنگ قصد دارد تا قبل از پایان ۲۵، ۲۰ واریور M817 را در چین عرضه کند. این خودرو به بازارهای صادراتی از جمله روسیه نیز ارسال خواهد شد. ابعاد بدنه واریور M817 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵، ۱، ۱۹، ۱۸، ۱۹ متر با تعلیق بادی و ۳ متر اعلام شده است. این خودرو با زاویه حمله ۳۰ درجه و زاویه خروج ۳۰/۲۵ درجه، می‌تواند از مسیرهای بیراهه عبور کند. تیپ‌های مختلف این خودرو به‌واسطه طراحی دماغه و جلوپنجره، از یکدیگر متمایز می‌شوند. همچنین مجموعه‌ای وسیع از لوازم اضافه شامل رکاب جانبی برقی، چراغ‌های سقفی، نردبان جانبی، زاپاس روی صندوق و حتی پمپ‌باد با محفظه روی سقف هم برای تیپ‌های مختلف این خودرو عرضه خواهد شد. در فضای کابین واریور M817 می‌توان دو نمایشگر دیجیتال، تعدادی دکمه فیزیکی و دو شارژر بی‌سیم را تشخیص داد. روکش چرم ناپا، صندلی‌های جلو با گرم‌کن، سردکن و ماساژور و محفظه خنک‌کننده و گرم‌کن در زیر آرنجی با قابلیت حفظ دما تا ۲۴ ساعت پس از خاموش شدن پیش‌رانه، از مهمترین امکانات رفاهی این خودرو به‌شمار می‌آید.



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

فناوری خاموش و روشن شدن خودکار موتور خودرو که با عنوان «استارت-استاپ» نیز شناخته می‌شود، یکی از نوآوری‌های پر کاربرد صنعت خودروسازی در سال‌های اخیر است که با هدف افزایش بهره‌وری سوخت و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی طراحی شده است. این سیستم هوشمند، عملکردی ساده اما مؤثر دارد؛ به‌محض توقف کامل خودرو (برای مثال هنگام ایستادن پشت چراغ قرمز یا در مواجهه با تابلو توقف) موتور به‌طور خودکار خاموش می‌شود تا از مصرف بی‌بهره سوخت در حالت درجا جلوگیری شود. به‌محض آن که راننده اقدام به فشردن پدال گاز یا رها کردن ترمز کند، موتور فوراً و بی‌وقفه مجدداً روشن می‌شود. این فرآیند به شکلی طراحی شده که هیچ‌گونه وقفه یا تأخیر محسوسی در ادامه حرکت خودرو ایجاد نمی‌شود و تجربه رانندگی روان باقی می‌ماند. فناوری استارت-استاپ به‌ویژه در ترافیک‌های شهری و مسیرهای پر تردد، نقش به‌سزایی در کاهش مصرف سوخت و کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای ایفا می‌کند به‌همین دلیل در بسیاری از خودروهای نوین به‌عنوان تجهیزات استاندارد یا آپشن قابل انتخاب گنجانده شده است.

قدم‌هایی که دیگر کافی نیستند

فناوری «استارت-استاپ» که در دهه گذشته به‌عنوان یکی از راهکارهای مؤثر در کاهش مصرف سوخت و کنترل آلایندگی معرفی شد، در ابتدا با هدف پاسخ به الزامات سخت‌گیرانه دولت‌ها در زمینه بهره‌وری انرژی پا به عرصه گذاشت. این سیستم با خاموش کردن خودکار موتور در زمان توقف کامل خودرو و روشن شدن سریع هنگام حرکت مجدد، وعده کاهش ۴ تا ۵ درصدی مصرف سوخت را مطرح می‌کرد و به خودروسازان کمک می‌کرد تا با استانداردهای زیست‌محیطی هماهنگ شوند.

افزون بر مزایای عملیاتی، استارت-استاپ به تولیدکنندگان این امکان را می‌داد تا از اعتبارهای کربنی بهره‌مند شوند؛ امتیازهایی که در دوران ریاست‌جمهوری باراک اوباما، به‌عنوان بخشی از سیاست‌های تشویقی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در نظر گرفته شده بود. این اعتبارات به‌ویژه برای برندهایی که حجم تولید بالایی داشتند، نقش کلیدی در توازن مالی و زیست‌محیطی ایفا می‌کرد. با این حال، در سال ۲۰۲۵ و در پی تغییر سیاست‌های فدرال در ایالات متحده، سازمان حفاظت از محیط‌زیست این کشور (EPA) به رهبری لی زلدین، از برنامه‌ای برای حذف تدریجی فناوری خاموش‌کننده موتور در خودروها پرده برداشت. طبق اعلام این سازمان، از این پس برای خودروهایی که به سیستم استارت-استاپ مجهز هستند، اعتبار کربن صادر نخواهد شد. این تصمیم، که بخشی از رویکرد جدید برای تعدیل مقررات دولتی در صنعت خودروسازی تلقی می‌شود، تغییر جهت مهمی در سیاست‌گذاری مربوط به اقتصاد سوخت و کنترل آلایندگی را بازتاب می‌دهد.



معرفی بیوک «GL8» بیزنس کلاس



«بیوک مجموعه متنوعی از مینی‌ون‌ها را در بازار چین عرضه می‌کند و حالا مدل به‌روز شده GL8 لند بیزنس کلاس را معرفی کرده است. این مدل که در پایین‌ترین سطح این خانواده قرار دارد، با قیمت پایه ۲۲۹ هزار و ۹۰۰ یوان (۳۲ هزار دلار) عرضه می‌شود. با وجود قیمت مقرون به‌صرفه، این مینی‌ون با از تقاهای متعددی همراه است که راحتی و تجمل را به‌سطح بالاتری می‌برند. GL8 جدید از زبان طراحی پیور بیوک بهره می‌برد. نمای جلو این مینی‌ون کاملاً بازطراحی شده و شامل چراغ‌های LED باریک و یک جلوینچره عریض است. بیوک فهرست تجهیزات

کامل را اعلام نکرده، اما GL8 لند بیزنس کلاس به‌صندلی‌های جلو برقی، سیستم تهویه مستقل برای ردیف عقب و سیستم صوتی با ۸ بلندگو مجهز است. ظرفیت بار این مینی‌ون از ۵۲۱ لیتر تا ۱۶۵۰ لیتر (با خواباندن صندلی‌ها) متغیر است. نیروی این مینی‌ون از یک موتور ۲ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر تامین می‌شود که ۲۲۳ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور به یک گیربکس اتوماتیک ۹ سرعته متصل است و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۹.۲ ثانیه‌ای را فراهم می‌کند.

چینی

Chinese

رکوردشکنی دوباره شیائومی «SU7 اولترا»



«شیائومی SU7 اولترا در سال ۲۰۲۴ با نمونه‌های پروتوتایپ راهی نوربرگ‌رینگ شد و رکورد ۶ دقیقه و ۴۶ ثانیه را ثبت کرد. حال این خودرو دوباره به‌جهنم سبزش بازگشته و رکورد خود را ۲۴ ثانیه بهبود بخشیده است. این یعنی یک خودرو الکتریکی پروتوتایپ چینی از تمام خودروهای تولیدی در این پیست افسانه‌ای سریع‌تر بوده است. البته چنین رکوردی تعجبی ندارد؛ زیرا این نمونه پروتوتایپ SU7 اولترا به‌قوای محرکه سه‌موتوره با ۱۵۴۸ اسب‌بخار قدرت مجهز است و ظرف تنها ۱.۹۸ ثانیه از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و می‌تواند به‌حد اکثر سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. البته این خودرو خاص، مدل تولیدی نیست؛ بلکه یک خودرو مخصوص پیست با رول کیچ و بدنه سبک‌شده برای بهبود پرفورمنس است و همچنین از لاستیک‌های اسلیک برای حداکثر چسبندگی استفاده کرده است. بالین حال، تنها دو خودرو یعنی پورشه ۹۱۹ هیبرید Evo و فولکس‌واگن ID.R در تاریخ نوربرگ‌رینگ سریع‌تر از سدان شیائومی بوده‌اند.

آلمانی

German

فراخوان اکثر نمونه‌های «AMG One» مرسدس



«توسعه مرسدس AMG One از ابتدا چالش‌برانگیز بوده است. این هایپرکار که در سپتامبر ۲۰۱۷ به‌شکل کانسپت رونمایی شد، تا ژوئن ۲۰۲۲ به‌خط تولید نرسید. تحویل به‌مشتریان نیز با تأخیر مواجه بود و از ژانویه ۲۰۲۳ آغاز شد. نصب پیش‌رانه فرمول روی خودرویی خیابانی کار آسانی نبود. اما با وجود این که بیشتر مشکلات AMG One به‌موتور توربوشارژ ۱.۶ لیتری V6 برگرفته از خودرو فرمول یک لوئیس همیلتون مربوط بود، فراخوان گسترده‌ای که توسط اداره فدرال حمل‌ونقل موتور آلمان (KBA) اعلام شده به این موتور پیچیده ارتباطی ندارد. KBA از مرسدس خواسته است نقصی را که می‌تواند ۲۱۹ دستگاه از ۲۷۵ دستگاه تولیدی را تحت‌تأثیر قرار دهد، برطرف کند. این نقص می‌تواند خطر آتش‌سوزی به‌همراه داشته باشد. مشکل از خط هیدرولیک اسپویلر فعال عقب ناشی می‌شود که ممکن است فاقد پین قفل باشد. خودروهای فراخوان‌شده باید بررسی شوند تا مشخص شود آیا پین جداکننده موجود است یا به‌درستی نصب شده است یا خیر؟ KBA تخمین زده که رف این مشکل حدود ۹۰ دقیقه زمان می‌برد.

محصول

Product

آزمایش چلنجر دیمن ۱۷۰ توئین توربو «هنسی»

«در ژانویه ۲۰۲۴، جان هنسی با خبری خیره‌کننده دنیای خودروهای عضلانی را تکان داد. دوچ چلنجر دیمن ۱۷۰ قرار بود خشن‌تر، قوی‌تر و داغ‌تر شود. حالا شاهد اثبات آتشین این ادعای تگزاسی هستیم. باجدیدترین دستاوردهای بخش عملیات ویژه هنسی آشنا شوید. نیروگاه ۷.۲ لیتری با دو توربوشارژر که قدرتی ویرانگر دارد. در سال ۲۰۲۳، وقتی دوچ چلنجر با سری «آخرین فراخوان» وداع کرد، جان هنسی یک چلنجر دیمن ۱۷۰ خرید و از سرعت فوق‌العاده آن شگفت‌زده شد؛ ولی با این وجود، تصمیم گرفت این هیولا را بازمهم سریع‌تر کند. تنها ۱۷ ماه طول کشید تا



به‌وعداشد عمل کند و حالا نیروگاه جدید هنسی روی داینو آزمایش شده است. این نیروگاه با ۲۲.۲ psi بوست توربوها، ۱۷۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۹۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. به‌نظر می‌رسد اختصاص یک تیم ویژه برای این پروژه نتیجه داده است؛ زیرا بخش عملیات ویژه-هنسی (HSO) تنها روی پروژه دیمن ۱۷۰ توئین‌توربو متمرکز بود.

این خودرو اما دیمن ۱۷۰ شخصی جان هنسی است که نهایت ارتقای اسب‌بخار را دریافت می‌کند. گفته می‌شود تنها ۱۲ دستگاه دیمن ۱۷۰ از این ارتقای HSO بهره‌مند خواهند شد که شامل تعویض موتور، گیربکس و احتمالاً میل‌گاردان است. قطعات اصلی بسته‌بندی و نگهداری شده و آماده نصب مجدد خواهند بود تا در صورت تمایل مالک، این هیولای ۱۷۰۰ اسب‌بخاری به نسخه استاندارد ۱۰۲۵ اسب‌بخاری کارخانه‌ای بازگردد. دیمن ۱۷۰ هنسی به‌جای موتور سوپرشارژر دوچ، به‌پیش‌رانه‌ای سفارشی با دو توربوشارژر پرسپین ۷۵۷۶ مجهز شده است و حدود ۷۰ درصد خروجی بالاتری نسبت به‌نسخه استاندارد دارد.

مونتاژی‌ها بر خلاف داخلی‌ها و وارداتی‌ها همچنان گران می‌شوند! عقب‌نشینی از اهداف اصلی واردات دست‌دوم‌ها



احسان ناصر بابلی

e.nasari@autoworld.ir

«در حالی که آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده در ماه‌های پایانی سال گذشته با رویکردی فراگیر تدوین شده بود و امکان واردات برای تمام اشخاص حقیقی و حقوقی با ارز منشأ خارجی یا حاصل از صادرات را فراهم می‌کرد، حالا نسخه جدید آیین‌نامه وارداتی‌ها که هفته گذشته ابلاغ شد تنها به ایرانیان مقیم خارج اجازه واردات دست‌دوم‌ها را داده است. تغییری آشکار که نه‌تنها دایره مجازین به‌واردات را محدود کرده، بلکه نشان‌دهنده عقب‌نشینی محسوس سیاست‌گذاران از اجرای سیاست تنظیم‌گر واردات دست‌دوم‌ها در بازار خودرو است. واردات خودروهای دست‌دوم که در دولت دوازدهم تنها از مسیر مناطق آزاد فراهم بود، در اواخر سال گذشته با ابلاغ آیین‌نامه‌ای در این زمینه از میدادی غیر از مناطق آزاد در کشور رسمیت یافت. در آیین‌نامه مذکور تأکید شده بود که واردات دست‌دوم‌ها برای افراد حقیقی و حقوقی مجاز است و اشخاص حقیقی به‌عنوان استفاده شخصی و به‌شرط عدم واگذاری خودرو تا ۵ سال می‌توانند از طریق ثبت آماری و با رعایت سایر ضوابط مقرر نسبت به‌واردات خودرو اقدام کنند. این درشرایطی است که در آیین‌نامه ۱۴۰۴ تأکید شده که واردات دست‌دوم‌ها مختص ایرانیان مقیم خارج است که این مساله مشخصاً عقب‌نشینی آشکار دولت از اهداف ورود دست‌دوم‌ها عنوان می‌شود. آن‌چه مشخص است، از جمله اهداف ورود خودروهای کارکرده به‌کشور، افزایش عرضه در بازار، تنوع‌بخشی به خودروهای میان‌قیمت، کاهش فشار تقاضا از بازار خودروهای صفر داخلی و درنهایت ایجاد رقابت برای خودروسازان داخلی ذکر شده بود. حالا محدود کردن واردات خودروهای کارکرده به ایرانیان مقیم خارج از کشور در عمل به‌معنای عقب‌نشینی آشکار



از سیاست واردات گسترده خودروهای دست‌دوم است؛ سیاستی که در ابتدا با وعده تنظیم بازار و افزایش دسترسی اقشار متوسط مطرح شد، اما حالا با چنین محدودیت‌هایی عملاً دسترسی عموم مردم خارج شده است. یک کارشناس خودرو در مورد محدودسازی واردات دست‌دوم‌ها می‌گوید طبق آمارها، ایرانیان مقیم خارج (با شرط داشتن اقامت و امکان انتقال ارز از حساب خارجی) جامعه‌ای محدود هستند، به‌همین دلیل وقتی واردات فقط برای این گروه مجاز شود، روشن است که واردات سازمان‌یافته و انبوه متوقف می‌شود و خودرو واردشده قابلیت عرضه گسترده در بازار آزاد را ندارد. وی همچنین تأکید می‌کند که امکان رقابت با تولید داخلی با کاهش عمومی قیمت‌ها نیز با محدود کردن واردات دست‌دوم‌ها عملاً از بین می‌رود. آیین‌نامه اجرایی واردات خودروهای سواری نو که کارکرده سال ۱۴۰۴ که باید از ابتدای امسال اجرایی می‌شد، در بحبوحه درگیری‌های اخیر ابلاغ شد که بر اساس آیین‌نامه، هر ایرانی مقیم خارج می‌تواند در سال جاری یک دستگاه خودرو سواری بدون انتقال ارز و از محل ارز در اختیار وارد کند. همچنین بند دیگری که مربوط به خودروهای دست‌دوم است، نشان می‌دهد که سن خودرو وارداتی بر اساس تاریخ تولید درج‌شده در شماره شناسایی موتور باید کمتر از ۵ سال باشد. جدا از این که آیین‌نامه ۱۴۰۴ با سال گذشته تفاوت‌های فاحشی دارد، هم‌زمان با ابلاغ آن، سوالات پرشماری برای افکار عمومی ایجاد شده است. سوالاتی از این دست که آیا آیین‌نامه اجرایی جدید انگیزه‌ای برای واردات خودروهای دست‌دوم ایجاد می‌کند؟ آن‌گونه که سطور آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو سواری در سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد، ورود خودروهای دست‌دوم به کشور از طریق ارزی انجام خواهد شد که در اختیار ایرانیان مقیم خارج قرار دارد. بنابراین تا الان، قرار نیست ارزی از بودجه ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون یورویی جهت واردات این خودروها هزینه شود. همچنین طبق قانون هر ایرانی مقیم خارج از کشور می‌تواند یک دستگاه خودرو با عمر ۵ سال و بدون انتقال ارز وارد کشور کند که با توجه به این که بنا به‌گفته رئیس سازمان ثبت احوال کشور در بهمن

داخلی‌ها همچنان در سرازی روی خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ریز (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۴۵ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش ۸۳۸ میلیون تومان و سورن پلاس دوگانه (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش ۸۸۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۳۰ تا ۵ میلیون تومانی بودیم. جایی که فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۳۰ میلیون تومان، هایما S8 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X22PRO دنده‌ای (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۵ میلیون تومان، دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای کونا (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، تویوتا b24X 615 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، جتا VS5 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

برقی

EV

عرضه شیائومی «YU7»

«شیائومی قیمت‌گذاری و ثبت سفارش شاسی‌بلند الکتریکی YU7، برادر بزرگ‌تر سدان SU7 را اعلام کرد و موجی از استقبال رادر بازار چین به‌راه‌انداخته است. این خودرو با ویژگی‌های پیشرفته و قیمتی رقابتی، مستقیماً تسلط مدل Y را هدف قرار داده است. نسخه استاندارد YU7 با قیمت ۲۵۳ هزار و ۵۰۰ یوان (حدود ۳۴ هزار و ۵۰۰ دلار) عرضه می‌شود. این شاسی‌بلند الکتریکی محرکه عقب با برد ادعایی ۸۳۰ کیلومتر مجهز به یک موتور الکتریکی با قدرت ۳۱۵ اسب‌بخار است که شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۵.۹ ثانیه‌ای را ممکن می‌سازد. باتری این مدل از نوع LFP با ظرفیت



۹۶.۳ کیلووات-ساعت است. برای کسانی که به‌دنبال شاسی‌بلند چهارچرخ‌محرك هستند، نسخه پرو با قیمت ۲۷۹ هزار و ۹۰۰ یوان (۳۷ هزار و ۹۰۰ دلار) عرضه شده است. این مدل از همان باتری ۹۶.۳ کیلووات-ساعتی LFP بهره می‌برد؛ اما با دو موتور الکتریکی، قدرت ترکیبی ۴۸۹ اسب‌بخار را ارائه می‌دهد. برد ادعایی این نسخه ۷۷۰ کیلومتر است. نسخه مکس YU7 با قیمت ۳۲ هزار و ۹۰۰ یوان (۴۴ هزار و ۷۰۰ دلار) برای علاقه‌مندان به پرفورمنس بالا طراحی شده است. این مدل چهارچرخ‌محرك با دو موتور الکتریکی، قدرت ترکیبی ۶۸۱ اسب‌بخار و گشتاور ۴۸۹ نیوتون‌متر را ارائه می‌دهد. شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت این نسخه تنها ۳.۲۳ ثانیه است و با باتری ۱۰۱.۷ کیلووات-ساعتی NMC، بردی معادل ۷۶۰ کیلومتر دارد. شیائومی در شبکه‌های اجتماعی اعلام کرد که تنها در یک ساعت از باز شدن پیش‌فروش، بیش از ۲۸۹ هزار سفارش برای YU7 دریافت کرده است. مشتريان با پرداخت ودیعه ۵ هزار یوانی (حدود ۶۷۰ دلار) ۳۱ تا جولای، می‌توانند از تخفیف ۶۶ هزار یوانی (۸ هزار و ۵۸۰ دلار) بهره‌مند شوند.



حقیقت AMG GTS یکجاست که دارای موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۳۹۸۲ سی سی می‌باشد. این موتور با نام M178 شناخته می‌شود که می‌تواند حداکثر ۵۰۳ اسب بخار قدرت را در ۶۲۵۰ دور (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۷۵۰ دور (دور در دقیقه) و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک اسپیدشفت به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. این خودرو ظرف ۳٫۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد.

۱۶ آوریل سال ۲۰۱۴ میلادی بود که کمپانی مرسدس بنز جانشین لایق سوپراسپرت محبوبش یعنی SLS AMG را با نام AMG GT معرفی کرد. این سوپراسپرت به منظور رقابت با پورشه ۹۱۱ به تولید رسیده است. این کوپه های-پرفورمنس به حدی موفق ظاهر شد که ۱۹ آگوست سال ۲۰۲۳ میلادی نسل دوم آن به جهان معرفی شد. اما نکته جالب این که AMG GT نسل اول مدل ۲۰۱۷ میلادی با کارکرد ۵۵ هزار و ۱۶۸ کیلومتر با وضعیت شاسی و بدنه سالم و موتور بلمب در کشور کانادا ۹۶ هزار و ۱۸۷ دلار ارزش دارد. این مدل در



سوپراسپرت گران قیمت «مرسدس بنز»

خدا حافظی با موتورهای سنتی!

پیشرا نه ۴ سیلندر جدید «مزدا» در راه است

«این روزها بحث حذف

موتورهای احتراق داخلی و جایگزینی آن با انرژی الکتریکی و تجدیدپذیر بسیار داغ است؛ اما با این وجود، ژاپنی‌ها بر خلاف

این جریان، در حال پیشرفت و نوآوری هستند. اخیراً کمپانی مزدا اعلام کرده که با موتورهای احتراق داخلی سنتی باید خدا حافظی کرد و به موتورهای ۴ سیلندر جدید، سلامی نو کرد. سامورایی‌ها به صورت جدی در حال پیشرفت در این بخش هستند که در ادامه طرح نوآورانه و خلاقانه مزدا را بررسی خواهیم کرد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



نوآوری‌های تکنولوژی به سبک ژاپن

همان‌طور که اشاره شد بسیاری از کمپانی‌های مطرح در جهان به سمت تولید خودروهای برقی با هیبروژنی رفته‌اند؛ اما کمپانی مزدا طرح خود را برای استفاده از بنزین همچنان در دستور کار دارد. شاید به این فکر کنید که این طرح سبز نبوده و هیچ راهی وجود ندارد که این موتور در آینده صنعت خودرو باقی بماند. اما مزدا در آخرین توضیحات خود درباره این موتور، بیان کرده است: «ما از موتورهای بنزینی استفاده می‌کنیم، اما آن‌ها تمیزتر و مدرن‌تر خواهند بود. این طرح ما بر اساس ساختار یک موتور ۴ سیلندر است که پس از بهینه‌سازی و استفاده از تکنولوژی‌های جدید، به عنوان یک موتور سبز شناخته می‌شود. این موتور برای استفاده روزمره بسیار قدرتمند و عملکرد سوختی آن بسیار بهینه و مطلوب است. یکی دیگر از ویژگی‌های برتر این موتور، هزینه نگهداری پایین آن است.»

تغییر و تحولات به سبک ژاپنی‌ها

خود بگنجانند. بر این اساس مزدا یک کمپانی خودروساز موفق ژاپنی است که با عرضه یک خودرو جدید با موتور ۴ سیلندر، قصد ایجاد تحولات گسترده‌ای در این زمینه دارد. کمپانی‌های خودروساز هر یک با انواع مختلفی از موتورها مسیر استفاده از انرژی تجدیدپذیر را می‌پیمایند، اما هنوز یک موتور بی‌نقص با رانندگی بالا طراحی نشده است. بر این اساس مزدا نیز برای دستیابی به این مهم، تلاش‌هایی را آغاز کرده است.

کمپانی‌های مطرح ژاپنی در صدر سیدن به بهترین موتورهای صنعت خودرو در آینده هستند. فعالان صنعت خودرو در جهان، در جست‌وجوی یافتن راهی برای تولید موتورهای جدید، در حال کاهش آلایندگی‌ها و نزدیک شدن به معیارهای انرژی پاک هستند. از سال ۲۰۱۷ میلادی به بعد اعلام شد که موتورهای احتراق داخلی در خودروهای آینده دیگر جایگاهی ندارند. به همین دلیل بسیاری از کمپانی‌های صاحب‌سبک در صدد هستند نوآوری‌های تکنولوژی را در موتورهای

شاهکار مزدا با اسکای اکتیو-زد

اسکای اکتیو، نام خانواده قوای محرکه مزدا است. این نام خوش‌آوازه طی یک دهه اخیر در کلاس ۴ سیلندرهای ۲ لیتری و ۲٫۵ لیتری و حتی ۱٫۵ لیتری توانسته در فهرست ۱۰ پیشرا نه برتر سال قرار گیرد. موسسه جی‌دی‌پاور در سال ۲۰۱۹ اسکای اکتیو-جی را به دلیل استفاده از متر یال با کیفیت، دوام قطعات و سسازگاری با شرایط مختلف جوی، به عنوان دومین موتور کم‌خرج و کم‌استهلاک در آن سال معرفی کرد. این کمپانی ژاپنی در حال ارائه موتور جدیدی به نام اسکای اکتیو-زد است. این موتور یک نوآوری در موتورهای احتراق داخلی شناخته می‌شود که دارای آلایندگی کم‌تر و کارایی و رانندگی بالاتر است. مدیران ارشد مزدا بر این باورند که تمرکز بر بهبود موتورهای احتراق داخلی، کلیدی است و معتقدند این موتور برای مدت‌زمان نسبتاً طولانی، جایگاه بسیار ویژه‌ای خواهد داشت. همچنین این کمپانی، نخستین خودروساز در جهان بود که با سرمایه‌گذاری‌های کلان توانست ایرادات موتور وانکل را بهبود بخشیده و از آن در محصولاتش بهره گیرد. مزدا، اسکای اکتیو-زد را به عنوان نسل بعدی و جایگزینی برای دو موتور اسکای اکتیو-جی و اسکای اکتیو-ایکس در نظر گرفته است. اسکای اکتیو-زد در زمینه رانندگی حرارتی بهبود یافته و توان و گشتاور بالاتری نیز ارائه می‌دهد. این پیشرا نه گشتاور موثرتری در دور پایین و توان کافی را در این بازه ارائه می‌دهد. نکته قابل توجه درباره اسکای اکتیو-زد، بهره‌گیری از سیستم جرقه‌زنی نسل جدید SPCCI توسعه یافته است که امکان انتقال یکپارچه‌ای بین احتراق جرقه‌ای و احتراق تراکمی را فراهم می‌کند. به عبارت دیگر این پیشرا نه عملکردی بین موتورهای دیزلی و بنزینی دارد که منجر به بهبود مصرف سوخت نیز می‌شود. این اتفاق برای نخستین بار در صنعت خودرو رخ داده و چنین موتور احتراق داخلی پیستونی به تولید رسیده است. اسکای اکتیو-زد در سال ۲۰۲۷ میلادی و در نسل بعدی مزدا CX-5 و مزدا ۳ به همراه سیستم هیبریدی منحصربه‌فرد مزدا رونمایی خواهد شد.

آیا اسکای اکتیو-زد موفق می‌شود؟

نشریه علمی و فناوری ژاپن و مجله خودرو و ایالات متحده درباره موتور نسل جدید مزدا یعنی اسکای اکتیو-زد نظرسنجی انجام داده‌اند. در این نظرسنجی بیش از ۱۲۰ هزار نفر شرکت کردند که حدود ۹۲ درصد از آن‌ها از این که دیگر خبری از موتورهای بی‌صدا و کسل‌کننده برقی نیست، ابراز خوشحالی کرده‌اند. همچنین این موتور به لطف ساختاری مرکب از موتور اشتعال-جرقه‌ای و اشتعال-تراکمی (بنزینی و دیزلی)، احتمالاً می‌تواند تا حدود بیش از پنج دهه، محبوب باقی بماند.



دلیل تنوع موتورها چیست؟

استفاده از موتورهای جدید و پاک هستند. هر چند که در زمینه انرژی الکتریکی و تجدیدپذیر تسلا نقش اصلی را ایفا می‌کند. طرح جایگزینی انرژی الکتریکی با سوخت فسیلی توانست بیش از یک دهه در صنعت خودرو جایگاه ویژه‌ای را از آن خود کند. همین مهم سبب شده است که محصولات EV یا تمام برقی کمپانی‌هایی مانند تسلا، هیوندای، مرسدس بنز، بامو، آئودی، ولوو و فورد حضور قدرتمندی در بازار داشته باشند.

بسیاری از کشورها نگران تغییرات اقلیمی هستند. آن‌ها می‌خواهند با ایجاد تغییرات مثبت در موتورهای احتراق داخلی از وارد شدن آسیب به محیط زیست جلوگیری کنند. آن‌ها بر این باورند که موتورهای بنزینی یا دیزلی بیش‌ترین سهم را در ایجاد آلودگی برای کره زمین دارند. بر این اساس اکثر خودروسازان ژاپنی از جمله تویوتا، مزدا، هوندا، نیسان و میتسوبیشی به دنبال

ژاپنی‌ها به دنبال راهی موثرتر از انرژی الکتریکی

هیدروژنی بر این اساس است که از هیدروژن به عنوان نیروی جهت حرکت خودرو بهره گرفته می‌شود. هیدروژن تنها عنصری است که پس از خروج از آگروز به بخار آب بدل می‌شود. کمپانی تویوتا در این عرصه یکه‌تاز بوده و بارها فناوری‌های پیشرفته توانسته در این زمینه صاحب‌سبک باشد. همچنین کمپانی مزدا اخیراً در این زمینه با سرمایه‌گذاری فراوان توانسته حرف‌های بسیاری برای گفتن داشته باشد.

تامین انرژی الکتریکی برای بسیاری از کشورها با چالش جدی همراه است؛ از طرفی ژاپنی‌ها همواره نشان داده‌اند که برای حفظ محیط زیست از هیچ تلاشی کوتاهی نمی‌کنند. همین مهم سبب شده است ژاپنی‌ها در صدد یافتن جایگزینی بهتر از انرژی الکتریکی در صنعت خودرو باشند. بر این اساس آن‌ها موتورهای هیدروژنی یا Fuel cell را برگزیده‌اند و دلیل انتخاب چنین قوای محرکه‌ای پاک بودن آن نسبت به خودروهای EV یا برقی است. مکانیزم عملکردی موتورهای

اتوبوس جذاب «کیا» با طراحی منحصر به فرد



«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

نگاهی به باکیفیت ترین پیکاپ های دنیا در سال ۲۰۲۴

راز ماندگاری پیکاپ ها در بازار پر رقابت دنیا کیفیت ساخت، دوام فنی، رضایت مالک و هزینه های نگهداری در بلندمدت است

در دنیای خودروهای کاری و چندمنظوره، پیکاپ ها جایگاهی خاص دارند. ترکیبی از توان یدک کشی بالا، فضای بار کاربردی و امکانات راحتی درون شهری باعث شده اند که این خودروها نه تنها در بازارهای آمریکای شمالی، بلکه در آفریقا، آسیا، استرالیا و آمریکای جنوبی نیز محبوب و پر تقاضا باشند. اما در میان صدها مدل موجود، تنها معدودی از پیکاپ ها می توانند عنوان «باکیفیت ترین» را یدک بکشند؛ عنوانی که نیازمند دوام فنی در بلندمدت، استهلاک پایین، کیفیت ساخت بالا و رضایت کاربران است. در این گزارش نگاهی عمیق داریم به آن دسته از پیکاپ هایی که در سال ۲۰۲۴ از نظر کیفیت و دوام، در صدر ایستاده اند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

تویوتا تاندر؛ ترکیب قدرت ژاپنی و مونتاژ آمریکایی



تویوتا تاندر یکی از معدود پیکاپ هایی است که با وجود رقابت شدید در بازار آمریکا، توانسته در صدر فهرست های کیفیت باقی بماند. این خودرو که نسل جدید آن در کارخانه توپوتا در تگزاس تولید می شود، ترکیبی از تکنولوژی های مدرن و دوام سنتی ژاپنی است که ظاهری جسور دارد. پیشران ۶ سیلندر تووین توربوی آن با سامانه هیبریدی FORCEMAX-انه تنها عملکردی قوی ارائه می دهد، بلکه مصرف سوخت را نیز بهبود می بخشد. در ارزیابی J.D. Power، تاندر یکی از برترین امتیازها را در شاخص دوام بلندمدت کسب کرده است. داخل کابین نیز با متریال باکیفیت و سیستم اطلاعات-سرگرمی کاربر پسند، برای راننده و سرنشینان تجربه ای راحت فراهم می کند. تاندر را برای کسانی که دوام بالا، قابلیت یدک کشی و رفاه را توأمان می خواهند، یک گزینه بی رقیب است

هوندا ریج لاین؛ انتخاب هوشمندانه برای شهر و سفر



اگر چه هوندا ریج لاین نسبت به سایر پیکاپ ها از ساختار شاسی یکپارچه بهره می برد و در دسته پیکاپ های سنتی قرار نمی گیرد، اما همین ویژگی آن را به یکی از راحت ترین و کاربردی ترین مدل های این کلاس تبدیل کرده است. ریج لاین برای کسانی طراحی شده که خواهان توانایی های حمل بار هستند، اما از خشونت و ناپایداری پیکاپ های سنتی خسته شده اند. سیستم چهار چرخ محرک هوشمند، مصرف سوخت بهینه و کیفیت بالای مونتاژ، این مدل را به پیکابی شهری و خانوادگی تبدیل کرده است که حتی در مسیرهای خارج از جاده نیز عملکردی فراتر از انتظار دارد. گزارش های مصرف کنندگان در بازارهای جهانی نشان می دهد ریج لاین یکی از کم مشکل ترین پیکاپ ها در بازه های پنج ساله مالکیت بوده است.

فورد F150؛ اسطوره ای آمریکایی که هنوز برتر است



کمپانی کیامو تورز در زمینه خودروهای کار و تجاری توانسته عملکرد موفقی داشته باشد. اتوبوس گرینبرد در میان اتوبوس های برون شهری یکی از گزینه های جدیدی است که با طراحی مدرن، استفاده از امکانات رفاهی بالا و موتور پرتوان به یک اتوبوس قابل اطمینان بدل شده است. زبان جدید طراحی کیا به خوبی در استایل این اتوبوس به چشم می آید که چراغ های عمودی مزین به گرافیک LED در جلو-سارا یاد اس بووی کراس اوور تمام برقی EV9 می اندازد. در نمای عقب این اتوبوس شاهد سبک طراحی مشابه اتوبوس های MAN هستیم که نمای زیبایی به آن بخشیده است. از نظر فنی کیا گرینبرد دارای دو موتور

در دنیای پیکاپ ها، فورد F150-نامی آشنا و حتی نمادین است. این پیکاپ که دهه ها پر فروش ترین خودرو در بازار آمریکا بوده، در سال ۲۰۲۴ با به روزرسانی های گسترده ای به میدان بازگشته است. کیفیت مونتاژ، عملکرد فنی و قابلیت شخصی سازی-150F-را به گزینه ای جامع برای کار، سفر و تفریح تبدیل کرده است. در نسخه های جدید، نه تنها سیستم های ایمنی هوشمند مانند ترمز اضطراری خودکار و کنترل نقطه کور به صورت استاندارد عرضه می شوند، بلکه سیستم تعلیق بهبود یافته و کابین عایق کاری شده، تجربه رانندگی را نیز متحول کرده اند. نسخه هیبریدی PowerBoost و نسخه تمام الکتریکی Lightning نیز نشان می دهند که فورد به آینده ای پایدار هم چشم دوخته است؛ بدون آن که از کیفیت و دوام فاصله بگیرد.

تویوتا هایلوکس؛ نماد جهانی دوام در هر شرایطی



در مناطقی که جاده به معنای کلاسیک وجود ندارد، تویوتا هایلوکس حکمرانی می کند. این پیکاپ که نه کار و افسانه ای، از استرالیا تا خاورمیانه و آفریقا، همواره انتخاب اول برای شرایط سخت و مأموریت های دشوار بوده است. مدل ۲۰۲۴ هایلوکس با حفظ موتورهای دیزلی قدرتمند و کم مصرف، همچنان رقیبی سرسخت برای همه پیکاپ های باقی مانده است. کیفیت قطعات، سیستم تعلیق تقویت شده و ساختار شاسی جداگانه، این خودرو را به گزینه ای بی رقیب برای کشاورزان، پیمانکاران و نیروهای امداد تبدیل کرده است. حتی در تست های غیررسمی کاربران، هایلوکس یکی از معدود خودروهایی است که پس از بیش از ۲۰۰ هزار کیلومتر کارکرد در شرایط سخت، بدون تعمیرات اساسی به کار خود ادامه می دهد.

رم ۱۵۰۰؛ لوکس، قوی و فراتر از انتظار



اگر در گذشته پیکاپ ها تنها به عنوان ابزار کار دیده می شدند، رم ۱۵۰۰ آمده تا این تصور را تغییر دهد. در سال ۲۰۲۴، رم با تمرکز بر کیفیت ساخت، طراحی داخلی مجلل و فناوری های مدرن، پیکابی ارائه می دهد که در عین توان کشش بالا، فضای داخلی آن با خودروهای لوکس برابری کند. سیستم تعلیق بادی در برخی نسخه ها، باعث سواری نرم تر از رقبای شده و رانندگی روزمره را لذت بخشی می کند. متریا با کیفیت در داخل، صفحه نمایش های بزرگ، سامانه صوتی حرفه ای و صندلی های گرم شوند و تهویه دار، تجربه ای متفاوت از مالکیت یک پیکاپ را فراهم کرده اند. با این ویژگی ها، رم ۱۵۰۰ نه تنها یکی از باکیفیت ترین پیکاپ ها، بلکه یکی از راحت ترین خودروهای چندمنظوره حال حاضر جهان است.

فورد نجر؛ بازگشت باشکوه در نسل جدید



۶ سیلندر ۱۲۳۰۰ سی سی است که یکی یورو ۳ و دیگری یورو ۴ است. در نسخه یورو ۴ یکی از موتور ها که با نام D6CC38 معرفی می شود، حداکثر توان ۲۸۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۱۴۵۱ نیوتون متر تولید می کند. موتور دوم که با کد D6CC42 شناخته می شود، حداکثر ۴۲۵ اسب بخار قدرت و ۱۸۹۲ نیوتون متر گشتاور فراهم می آورد. گیربکس ۵ سرعته دستی یا موتور اوتوماتیک ۶ سرعته دستی با موتور دوم به خوبی کوپل می شود. کیا گرینبرد به سیستم های فوق هوشمند کمکی رانندگی مبتنی بر سطح دو خودروان و سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم ترمز اضطراری خودکار و هشدار نقاط کور نیز مجهز شده است.

در کلاس پیکاپ های متوسط، فورد نجر همیشه یکی از نمادها بوده و اکنون با نسل جدید خود در سال ۲۰۲۴، گامی فراتر برداشته است. طراحی جدید، کیفیت مونتاژ ارتقا یافته و تجهیزات ایمنی گسترده، باعث شده اند تا نجر نه تنها در بازارهای جهانی رقابتی ظاهر شود، بلکه در اروپا و استرالیا نیز فروش بالایی را تجربه کند. سامانه چهار چرخ محرک پیشرفته، کمک فترهای بهینه شده و قابلیت آفرود در نسخه ریتور، این پیکاپ را برای دوست داران ماجراجویی جذاب کرده است. بررسی های کاربران و کارشناسان از دوام بالا، مصرف سوخت منطقی و رضایت کلی از مالکیت حکایت دارند.

ایسوزو D-MAX؛ پیکابی برای کار واقعی



در بین پیکاپ هایی که برای کار و دوام طراحی شده اند، ایسوزو D-MAX جایگاه ویژه ای دارد. این مدل ژاپنی که در تایلند نیز تولید می شود، همواره به عنوان یکی از مقاوم ترین خودروهای کاری در کلاس متوسط شناخته می شود. کیفیت ساخت شاسی و قطعات فنی، به ویژه در بخش پیشران دیزلی باعث شده تا D-MAX انتخاب اول شرکت های حمل و نقل، مهندسی و استخراج معادن در کشورهای در حال توسعه باشد. در نسل جدید، طراحی ظاهری نیز مدرن تر شده و سیستم های ایمنی مانند ترمز خودکار شهری و هشدار خروج از خط به استانداردها اضافه شده اند. پایداری فنی، هزینه نگهداری پایین و شبکه گسترده خدمات پس از فروش، ایسوزو D-MAX را به یکی از باکیفیت ترین انتخاب ها برای مصارف تجاری تبدیل کرده است.

نيسان ناوارا؛ پیکابی قابل اعتماد با روح اسپرت



نيسان ناوارا یا Frontier، یکی از پیکاپ هایی است که توانسته تعادل مطلوبی میان قابلیت های آفرود، راحتی در جاده و دوام بلندمدت ایجاد کند. این خودرو در بسیاری از بازارها به عنوان پیکابی خانوادگی تجاری شناخته می شود؛ چرا که هم فضای مناسبی برای سرنشینان دارد و هم توانایی حمل بار سنگین در مسیرهای ناهموار را. سیستم تعلیق چند اتصال عقب که در نسل های اخیر استفاده شده، پایداری و راحتی را به طور چشمگیری افزایش داده است. در نسخه های دو دیفرانسیل و مجهز ناوارا توانسته در تست های آفرود عملکرد بسیار خوبی ارائه دهد و در عین حال هزینه نگهداری منطقی و دوام قابل قبولی داشته باشد

جی ام سی سیرا؛ لوکس گرایی آمریکایی با دوام کاری بالا



ترکیب توان کاری بالا با ویژگی های لوکس در جی ام سی سیرا ۱۵۰۰ خلاصه می شود. طراحی داخلی متفاوت نسبت به شورولت سیلورادو، متریا با کیفیت در کابین، سیستم های کمک راننده پیشرفته و پیشران های قدرتمند، از جمله ویژگی هایی هستند که سیرا را در کلاس خود ممتاز کرده اند. این خودرو در تست های دوام و رضایت مشتری، امتیاز بالایی کسب کرده و به خصوص در نسخه Denali، تجربه ای نزدیک به SUV های لوکس را ارائه می دهد.

بازار پیکاپ‌ها
داغ‌تر از همیشه!

اوضاع اجتماعی کشور به‌نحوی است که نیاز به سفرهای سریع در هر زمان و مکان به یک اولویت تبدیل شده است. در چنین شرایطی خودروهای دو دیفرانسیل اس یووی به شدت پرطرفدار هستند. اما به دلیل قیمت بالا

و نایاب بودن مدل‌های صفر کیلومتر در این سگمنت، وانت‌های پیکاپ به خوبی از این موقعیت استفاده کرده و پاسخگوی نیاز مخاطبان در این بخش از بازار خودرو کشور هستند.

بازار خودروهای چینی رونق می‌گیرد؟

رسیده و با توجه به برتری کیفی و تکنولوژیکی چینی‌ها، این موضوع در میان مدت و درازمدت قطعاً به نفع چینی‌سازان خواهد بود.

قیمت بازار آن‌ها با مدل‌های چینی شده است. در نتیجه در بازه قیمتی بیش از یک میلیارد تومان به‌طور خاص، فاصله قیمت محصولات داخلی با چینی‌ها به حداقل

خودروسازان داخلی (جاده مخصوص) طی دو ماه گذشته قیمت محصولاتشان را در یک یا دو نوبت به‌صورت رسمی افزایش داده‌اند و این موضوع سبب کاهش فاصله

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

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
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۵	یک میلیارد و ۸۶۰	۱۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۹۳۰	۱۰	▼
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۹۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک میلیارد و ۱۲۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۵	یک میلیارد و ۳۷۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیارد و ۴۱۰	۴۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۱۷۳	۴ میلیارد و ۹۶۰	۳۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۴۰	۱۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۲۲۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۳۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیارد و ۱۲۰	۲۰	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۲۷۰	۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۷۰	۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۳۳	۵	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۴	۵	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۷۲	۳	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۲۱	۴	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۱	۶	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۷	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۱۰	۵	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۳	۰	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۰	۸	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۸۳	۷	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۰	۲	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۶۰۰	۰	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۹۰۰	۵	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۸۰	۱۰	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک میلیارد	۷	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۹۰	۱۲	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۷۰	۸	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۸	۰	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۵	۰	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۵	۰	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۸۸	۱	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۱۴	۱	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۴۲	۳	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۴۰	۰	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۶۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۸	۹	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما رتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۲۲	۸	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات رتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۷۰	۹	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۵۵	۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک میلیارد و ۲۹۰	۰	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۱۳۰	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۲۰	۱۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۵۰	۵	▼
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۷۲	۳	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	یک میلیارد	۰	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۸۰	۸	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۷۱	۶	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۸۱۶	۴	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۶۳	۴	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۹۰	۶	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۴۵	۱۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۷	۰	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد	۰	▼
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۰	۰	▼

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
کیا سلستوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲
تویوتا bz4X 615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کر اس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۲۵۰	۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد	۰	▲
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	▲
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۵ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	▲
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰	▲



کشف یک تن روغن موتور غیر مجاز در میامی



«فرمانده انتظامی میامی از کشف یک تن روغن موتور غیر مجاز خارجی قاچاق در این شهرستان خبر داد و گفت: «در این راستا یک متهم دستگیر شد.» به گزارش «مهر» سید مهدی موسوی بعد از ظهر سه شنبه در گفت و گو با خبرنگاران به میزبانی فرماندهی انتظامی میامی با بیان این که ماموران ایست بازرسی شهرستان با دقت محورهای مواصلاتی را تحت رصد دارند، ابراز داشت: «در همین راستا اجازه تردد محموله‌های قاچاق داده نمی‌شود.» وی با بیان این که ماموران کلانتری ۱۱ به یک خودرو سواری نisan مشکوک شدند، افزود: «خودرو متوقف و بازرسی لازم از آن

انجام گرفت.» فرمانده انتظامی میامی با بیان این که ماموران موفق به کشف یک تن و ۵۰ کیلوگرم روغن موتور خارجی قاچاق شدند، ابراز داشت: «این محموله خارج از شبکه قانونی در حال انتقال بود.» موسوی با بیان این که محموله در یکی از استان‌های مرکزی کشور بازرسی و مقصد آن خراسان رضوی بود، تصریح کرد: «ارزش این محموله طبق نظر کارشناسان امر ۲ میلیارد ریال برآورد می‌شود.» وی از دستگیری یک متهم در این راستا خبر داد و افزود: «محموله و خودرو توقیف و فرد متخلف برای ادامه سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی معرفی شده است.»

مدیریت در لحظه؛ درس‌هایی برای آینده



بنزین کیمیا نشد!

«در شرایطی که دو مخزن سوخت در تهران دچار صدمه شده بود و صف‌های طولیل و بی‌سابقه سوخت‌گیری با رشد تقاضای عجیب در بخش‌های مختلف کشور از جمله کلان‌شهر تهران شکل گرفته بود، سوخت‌رسانی بی‌وقفه و پایدار، یکی از نموده‌های مدیریت جهادی در ۱۲ روز جنگ تحمیلی به کشور بود. به گزارش «ایسنا» با آغاز شرایط بحرانی در برخی مناطق کشور، دغدغه تامین مستمر سوخت به یکی از مهم‌ترین اولویت‌های دولت و مردم تبدیل شد. تجربه‌های گذشته نشان داده است که در شرایط ناپایدار، زنجیره توزیع سوخت می‌تواند دچار اختلال شود و این مساله علاوه بر ایجاد نگرانی‌های عمومی، بر حمل‌ونقل و امنیت روانی جامعه نیز تاثیرگذار خواهد بود. اما در جریان ۱۲ روز تجاوز رژیم صهیونیستی به ایران، با وجود افزایش قابل توجه تقاضا، تامین بنزین در کشور بدون توقف ادامه یافت و از منظر نهادهای مسئول، این شرایط «قابل قبول و کنترل شده» ارزیابی می‌شود. شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با اجرای برنامه‌های پیشگیرانه، از جمله اعمال سهمیه‌بندی موقت و هدفمند، افزایش نظارت بر حمل و توزیع سوخت و همکاری نزدیک با صنف جایگاه‌داران، تلاش کرد تا با مدیریت مصرف و توزیع، از بروز بحران در پمپ‌بنزین‌ها جلوگیری کند.

تصمیم به موقع برای سهمیه‌بندی

در نخستین ساعات اعلام شرایط جنگی، تصاویر منتشر شده از برخی جایگاه‌های سوخت در شهرهای بزرگ و استان‌های مرزی حاکی از افزایش شدید مراجعه مردم و شکل‌گیری صف‌های طولانی بود. این مساله در ساعات اولیه نگرانی‌هایی را درباره احتمال کمبود سوخت به وجود آورد. اما به فاصله کوتاهی از این وضعیت، سیاست سهمیه‌بندی هوشمندانه بنزین به اجرا درآمد؛ تصمیمی که بنا بر اعلام مسئولان، نقش مهمی در «مدیریت روانی و فیزیکی مصرف» ایفا کرد. البته این تصمیم بعد از حمله به دو انبار سوخت ری و شهران بود و در همان ساعت اولیه پس از اطفای حریق و جلوگیری از گسترش آتش به سایر مخازن، فعال‌سازی سایر مخازن و تداوم ارسال فرآورده‌های نفتی از دیگر انبارها در دستور کار قرار گرفت و موضوع در کمتر از ۲۴ ساعت حل و فصل شد.

همکاری جایگاه‌داران؛ سنگر اول توزیع سوخت

در کنار برنامه‌ریزی شرکت پخش، همکاری و آمادگی جایگاه‌داران نیز در پایداری شبکه توزیع نقش کلیدی ایفا کرد. رضاناواز - سخنگوی صنف جایگاه‌داران کشور - با اشاره به ساعات پرکار و پرفشار ۱۲ روز جنگ گفت: «همه جایگاه‌داران در این مدت با تمام ظرفیت

و حتی بیشتر از توان معمول فعالیت کردند. مراجعات تادو برابر روزهای عادی افزایش یافته بود، اما با هماهنگی‌های صورت گرفته، هیچ جایگاه اصلی در کشور تعطیل نشد.» او تاکید کرد که سهمیه‌بندی از سوی مردم نیز به‌طور نسبی پذیرفته شد و همین مساله باعث شد از تکرار تجربه‌های تلخ کمبود سوخت در سال‌های گذشته جلوگیری شود؛ در تهران، اصفهان، مشهد، اهواز و کرمانشاه که جزو نقاط پرمراجعه بودند، سامانه‌های ثبت مصرف فعال باقی ماندند و با تامین مداوم تانکرهای بنزین، صف‌ها کنترل شدند.

توزیع مستمر؛ ذخایر در وضعیت پایدار

بنابر اعلام شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، حجم بنزین توزیعی در این بازه ۱۲ روزه نه تنها کاهش نیافت، بلکه در برخی روزها نسبت به میانگین معمول، حتی افزایش یافت. ویس کریمی در همین زمینه تاکید کرد که ذخایر بنزین کشور «در وضعیت مطمئن و تحت کنترل» قرار دارد و این ذخایر با هدف مقابله با بحران‌های احتمالی در سال‌های گذشته تقویت شده‌اند. در برخی استان‌ها نیز ناوگان سیار توزیع سوخت به کار گرفته شد تا مناطقی که ممکن بود دسترسی به جایگاه محدود شده باشد، دچار اختلال نشوند. همچنین نیروهای عملیاتی شرکت پخش، طی این مدت در وضعیت آمادهباش کامل قرار داشتند. در نهایت با خروج تعداد زیادی از مردم از پایتخت، روند سوخت‌گیری نرمال‌تر شد و صف‌های طولانی کمی کاهش یافت؛ تا جایی که در تاریخ بیست‌وهشتم به‌طور میانگین ۴۰ درصد صف‌های پمپ‌بنزین‌ها کاهش یافت و با توجه به ورود سیل جمعیت به استان مازندران، جایگاه‌های سیاری در این استان نیز مستقر شدند. در ۳۱ خردادماه نیز روال سوخت‌گیری در تهران کاملاً به حالت عادی برگشت و در نهایت نیز با اعلام آتش‌بس دیگر مشکلی در تامین سوخت شهروندان نبود و شرایط آرامی در کل کشور مهیا شد.

مدیریت در لحظه، درس‌هایی برای آینده

مدیریت تامین بنزین در ۱۲ روز ابتدایی جنگ، یک آزمون جدی برای ساختار توزیع سوخت کشور بود؛ آزمونی که به گفته نهادهای مسئول، با موفقیت نسبی پشت سر گذاشته شد. سهمیه‌بندی، هماهنگی بین نهادها، اطلاع‌رسانی به موقع و افزایش بهره‌گیری از ذخایر استراتژیک، از جمله ابزارهایی بود که مانع از شکل‌گیری بحران‌های گسترده‌تر شد. در عین حال تجربه این روزها می‌تواند درس‌های ارزشمندی برای بهبود سیستم توزیع سوخت، تقویت زیرساخت‌های الکترونیکی ثبت مصرف و افزایش تاب‌آوری در برابر بحران‌های مشابه در آینده داشته باشد.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



است. علاوه بر این، خودروهای تویوتا، مزدا و سایر کمپانی‌های ژاپنی اغلب به دلیل قابلیت اطمینان شان مورد توجه قرار گرفته‌اند. بر همین اساس مطالعات مرتبط با قابل اطمینان بودن خودروها با توجه به تعداد مشکلات گزارش شده از آن‌ها در یک دوره، انجام شده که لکسوس رتبه بالایی را در این بخش کسب کرده است. همچنین مزدا و نیسان و سایر کمپانی‌های ژاپنی نیز در این فهرست قرار دارند.

هر ساله موسسه‌های معتبری مانند «جی‌دی‌پاور» و سایت معتبر خودرو «WhatCar?» کیفیت، دوام و مشکلات و خرابی خودروها را مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌دهند. بر این اساس فهرست کم‌خرج‌ترین خودروهای سال ۲۰۲۴ منتشر شده است که در تمام منابع، محصولات لکسوس در صدر این جدول قرار دارد. لکسوس NX خودرویی با بهترین عملکردها، بالاترین قابلیت اطمینان و با کم‌ترین میزان خرابی

خرابی اندک محصولات لکسوس



تلگرام

Telegram

آینده موتورهای دیزلی

از سال ۲۰۱۷ میلادی به بعد اعلام شد که به دلیل سطح آلاینده‌های بالا، موتورهای دیزلی در آینده نزدیک حذف خواهند شد. اما جالب است بدانید که اخیراً دانشگاه صنعتی هانیا‌نگ کره جنوبی که یکی از دانشگاه‌های برتر در زمینه مهندسی خودرو جهان است، مقاله‌ای را به چاپ رسانده که در آن از پیش‌رانه‌های دیزلی به عنوان یکی از موتورهای احتراق داخلی کارآمد با گشتاور خطی و بتوان ایجاد گشتاورهای بالاتر نام برده شده است. حال سوال این است که آیا موتورهای دیزلی در آینده صنعت خودرو حضور خواهند داشت؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

امکان حذف موتورهای احتراق داخلی در صنعت خودرو به صورت کامل وجود ندارد؛ زیرا اکثر کشورها برای تامین انرژی الکتریکی خودروهای تمام‌رقی با چالش‌های جدی مواجه هستند. این احتمال وجود دارد که آینده صنعت خودرو در بخش قوای محرکه، در تملک موتورهای هیبردونی یا پیل سوختی باشد؛ اما جالب است بدانید که هرگز امکان حذف موتورهای احتراق داخلی بنزینی و دیزلی وجود ندارد. شاید منظور از حذف این پیش‌رانه‌ها، جایگزینی آن‌ها با مدل‌های هیبریدی باشد.

رضوانی

موتورهای دیزلی به دلیل راندمان بالا و ایجاد گشتاور مناسب، هرگز جایگزینی نخواهند داشت. به عبارت دیگر تنها موتور احتراق داخلی که دارای استهلاک بسیار پایین و گشتاور بالاست، موتور دیزلی است. این نوع موتور احتراق داخلی به لطف ایجاد گشتاور خطی و پس از آن رسیدن به شرایط گشتاور نزولی، یکی از بهترین گزینه‌ها برای صنایع و همچنین بهترین گزینه برای خودروهای کار و تجاری است. موتورهای دیزلی دارای نمودار گشتاور خطی بوده که با ویژگی‌هایی از جمله احتراق تدریجی و کاهش استهلاک قطعات متحرک، یکی از مناسب‌ترین پیش‌رانه‌های موجود در صنعت خودرو است.

عابدینی



صدای ملتتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خدمات رسانی برای خودروهای چینی ضعیف است!



خودرو سدان چینی مدل ۱۳۹۸ دارم و حدود دو هفته قبل به دلیل عدم دقت در نگهداری از آن، خودرویم واشر سرسیلندر زد. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی گفت برای تعمیر موتور خودرویم باید نوبت بگیرم و در تاریخ مشخصی مجدداً به نمایندگی مراجعه کنم. در ادامه به یک تعمیرگاه تخصصی مراجعه کردم که مکانیک آن مرکز اعلام کرد حدود یک ماه زمان نیاز است تا قطعات مربوط به سرسیلندر و واشر خودرویم تامین شود!

۰۹۳۷*۴۵۶۱

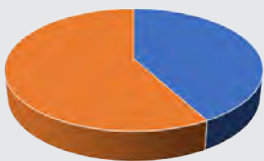
نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۴۵

گزینه ۱ ۴۲ درصد

گزینه ۲ ۵۸ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما آیا سامانه معاملات بر خط خودرو در سال جاری راه اندازی می‌شود؟ در پاسخ به این پرسش ۴۲ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۵۸ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۳۴۶

به نظر شما افزایش قیمت کارخانه محصولات خودروسازان داخلی، در بالا رفتن کیفیت محصولات این شرکت‌ها در آینده موثر است؟

۱- بله

۲- خیر

پیامک

SMS

موتور سیکلت

موتور سیکلت ۱۳۵ سی‌سی مدل ۹۰ استارتی دارم و بیش از یک ماه است صبح هنگام، با ننگه داشتن دکمه استارت، موتور با تاخیر بسیار روشن می‌شود و در موقع حرکت در سربالایی‌ها نیز موتور سیکلت کم می‌آورد؛ علت چیست؟

کرمی‌زاده-تهران

«باتوجه به این که موتور سیکلت شما از سیستم سوخت رسانی کاربراتوری برخوردار است و از آن‌جا که ماهیت این سیستم سوخت رسانی مکانیزم‌های مکانیکی است، بنابراین برای رفع مشکل باید موارد بسیاری بررسی شود. تاخیر در روشن شدن موتور در زمان استارت و راه اندازی موتور، سه علت عمده دارد.

۱- اگر باتری، توان لازم و کافی را برای استارت ایجاد نکند، این مشکل سبب تاخیر در روشن شدن پیش‌رانه می‌شود که در این حالت باید باتری را تعویض کنید. اما اگر باتری سالم بوده و توان لازم را برای استارت داشته باشد، در این حالت باید استارت را مورد بررسی قرار داد.

اگر استارت معیوب شده باشد، توان لازم برای به گردش درآوردن فلاپویل و راه اندازی موتور را ندارد و موتور با تاخیر روشن می‌شود.

۲- یکی از بخش‌های بسیار مهم در پیش‌رانه‌های احتراق داخلی، سیستم سوخت رسانی است. به بیان دیگر اگر سیستم سوخت رسانی به درستی عمل نکرده یا از تنظیمات خود خارج شده باشد، سوخت مورد نیاز سیلندر تامین نشده و این امر منجر به دیر روشن شدن موتور می‌شود. با توجه به این که سیستم سوخت رسانی کاربراتوری بر پایه قطعات مکانیکی شکل گرفته و با مکانیزم مکانیکی، سوخت به سیلندر ارسال می‌شود، بر این اساس اگر متعلقات این سیستم معیوب شود، این اشکال در روشن شدن موتور و حتی حرکت وسیله نقلیه تأثیرگذار خواهد بود. در ادامه ممکن است سوزن ژینگلور کاربراتور موتور سیکلت شما به اصطلاح گرفته باشد که باید شست‌وشو داده شود.

همچنین این احتمال وجود دارد که سوزن ژینگلور به دلیل کارکرد بیش از حد، معیوب شده و نیاز به تعویض داشته باشد. در این حالت باید سوزن ژینگلور را تعویض یا تعمیر کرد تا مشکل برطرف شود.

۳- از دیگر سیستم‌های مهم در راه اندازی موتور می‌توان به سیستم جرقه‌زنی اشاره کرد. اگر یکی از قطعات این سیستم با اشکال مواجه شده باشد، این اشکال تأثیر منفی بر راه اندازی و استارت موتور خواهد گذاشت. به عنوان مثال اگر پلاتین شمع موتور سیکلت شما معیوب بوده و یادوده و رسوبات روی سطح بالای شمع تجمع کرده باشد، کیفیت جرقه‌زنی کاهش می‌یابد و این موضوع سبب افت قدرت این قطعه الکتریکی می‌شود. با تعویض شمع این مشکل برطرف می‌شود.

اگر شمع موتور سالم باشد، در مرحله بعد باید سیستم جرقه‌زنی مانند فاصله میان پیکاپ و فلاپویل و همچنین بوبین مربوطه چک شود. در صورت وجود اشکال در هر کدام از این قطعات با تعویض آن قطعه، اشکال برطرف می‌شود. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که بسیاری از راکبان موتور سیکلت‌ها، بر این باورند که موتور سیکلت نیازی به تعویض به موقع روغن ندارد که در این باره باید گفت تعویض به هنگام روغن موتور و استفاده از روغن موتور مناسب می‌تواند در کاهش خرابی و استهلاک موتور تأثیرگذار باشد و از طرفی منجر به استارت خوردن به موقع موتور نیز می‌شود.

باتوجه به این موضوع، توصیه می‌شود روغن موتور وسیله نقلیه‌تان را به موقع تعویض کرده و از محصول باکیفیتی نیز استفاده کنید. همچنین تعویض به موقع قطعات مصرفی مانند شمع، فیلتر هوا و صافی بنزین نیز می‌تواند در بهبود عملکرد موتور سیکلت موثر باشد.

چگونه «آئودی» دنیای سدان‌های فول‌سایز را متحول کرد؟ «S8»؛ لوکس گرایی به سبک ژرمن‌ها



«در بازار سدان‌های فول‌سایز لوکس، مرسدس بنز S کلاس و بام‌وسری ۷ به عنوان دورقیب دیرینه از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند. هر دو مدل به عنوان سدان‌های اشرافی شناخته می‌شوند که حتی برای جابه‌جایی مقامات بلندپایه هم از آن‌ها استفاده می‌شود. در این میان سدان دیگری از تبار ژرمن‌ها وجود دارد که سری ۷ و S کلاس را به چالش می‌کشد؛ این سدان آئودی S8 است.

ظاهری زیبا و لوکس

این خودرو که از خانواده A8 است، در نسخه قوی‌تر با نام S8 معرفی می‌شود. تا به امروز چهار نسل از این سدان فول‌سایز لاکچری پریمیوم آئودی به جهان معرفی و به بازار عرضه شده است. نسل چهارم این سدان فول‌سایز لاکچری پریمیوم از نوامبر سال ۲۰۱۷ به جهان معرفی شده که با زبان جدید طراحی آئودی همراه است. در حقیقت S8 یکی از خودروهای لوکسی است که رقبای سرسخت خوداز جمله مرسدس بنز S کلاس و بام‌وسری ۷ را به چالش می‌کشد. S8 در نسخه ۲۰۲۲ با اندک تغییراتی در گرافیک چراغ‌های جلو و عقب (موسوم به OLED) همراه شده که استایل جذاب و زیبایی را به نمایش می‌گذارد. همان‌طور که می‌دانید کمپانی آئودی همواره سعی کرده از نظر طراحی یک سر و گردن از سایر خودروسازان بالاتر باشد. بر این اساس S8 نسبت به رقیب سرسخت باواریایی خود یعنی سری ۷ از نظر ظاهری به مراتب جذاب‌تر و زیباتر است. با نگاهی به پروفیل خودرو، شاهد خطوط اتو کشیده، سطوح تخت، شیب ملایم سقف، ستون C کشیده و رینگ‌های ۲۰ و ۲۱ اینچی هستیم که این ویژگی‌ها کاراکتر نافذ و اسپرتی را به این سدان فول‌سایز لاکچری می‌بخشند. در نمای جلو، چراغ‌های L شکل با OLED های منقطع و خاص و جلوپنجره بزرگ ۶ ضلعی با ورودی هوا درون سپر و خطوط تیز روی کاپوت، چهره‌ای تهاجمی و جذاب به S8 می‌بخشد. در نمای عقب با ترکیب زیبایی از طراحی اسپرت و شیک مواجه هستیم. در این نما چراغ‌های پیوسته با OLED های منقطع و حجم پردازی صریح با خط حجیم روی صندوق عقب، نمای زیبایی به S8 بخشیده است. همچنین طراحی اگزوزهای کروی شکل دوبل در طرفین و دیفیوزر میان آن‌ها، ویژگی اسپرت بودن این خودرو را دوچندان می‌کند.



کابین جذاب و لاکچری

در زمان ورود به کابین S8 با طراحی کاملاً مدرن و شیکی مواجه هستیم. کلاس (مجموعه پشت آمپر) ۱۲٫۳ اینچی، یک نمایشگر ۱۰٫۱ اینچی لمسی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۸٫۶ اینچی لمسی برای سیستم تهویه مطبوع، فضای کاملاً مدرنی را به نمایش می‌گذارد. طراحی دسته‌دنده اسپرت و غربلیک فرمان اسپرت بادو پدال شیفت در پشت آن، رانندگی با این سدان فول‌سایز لاکچری پریمیوم را هیجان‌انگیزی می‌کند. همچنین استفاده از چرم آلکانترا و دکوراتیو چوب یا فیبر کربن، سقف بزرگ پانوراما و دوخت با کیفیت صندلی‌ها و نورپردازی LED داخلی، کابین این خودرو را بسیار جذاب جلوه می‌دهد. از مهم‌ترین آپشن‌های آئودی S8 می‌توان به سیستم فوق پیشرفته رانندگی نیمه‌خودران، کروز کنترل پیشرفته، پایش نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم ارتباط خودرو با خودرو، دوربین ۳۶۰ درجه، دوربین دید عقب، سیستم خاص ارتباط کاربری آئودی، سیستم تهویه مطبوع سه‌گانه و مجرای برای سرنشینان عقب، ماساژور صندلی‌ها، سیستم VIP صندلی‌های عقب و... اشاره کرد.

مشخصات فنی

قلب تپنده آئودی S8 را یک موتور ۸ سیلندر با آرایش وی‌شکل به حجم ۴ لیتر و مجهز به سیستم‌باری‌توربو TFSI با پاشش سوخت مستقیم و سیستم ۴۸ ولتی هیبریدی متوسط تشکیل می‌دهد. این پیش‌رانه می‌تواند ۵۷۱ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار ۱۰۰ (دور در دقیقه) و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ (رپی‌ام فراهم کند. این قدرت و گشتاور به وسیله گیربکس ۸ سرعته‌اس‌ترونیک و با کمک سامانه کوآرتو به چهار چرخ منتقل می‌شود. این خودرو ظرف ۳٫۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد. نهایت سرعت این سدان فول‌سایز لاکچری نیز به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. کمپانی آئودی مدل S8 را با قیمت ۱۱۶ هزار و ۹۰۰ دلار به بازار عرضه کرده است.



متر یال استفاده شده در آن آلومینیوم است. با توجه به چنین مهمی، رینگ های نصب شده زیر والها از نوع آلومینیومی فورج شده است که وقار این سوپراسپرت را دوچندان می کند.

رینگ های ۲۰ اینچی با سایز تایر های ۳۰/۲۸۵ در محور جلو و رینگ های ۲۱ اینچی با سایز تایر های ۳۵/۲۳۵ در محور عقب نصب شده است. تایر های سفارشی میشلن پیلوت اسپرت اس ۵ است که بالاترین سطح عملکرد را در اختیار راننده این هابیر کار می گذارد.

«آستون مار تین یکی از کمپانی های موفق در زمینه طراحی و تولید سوپراسپرت های سریع است که اواخر سال گذشته میلادی از هابیر کار سریع خود با نسام والها رونمایی کرد. این خودرو که مبتنی بر زبان جدید طراحی آستون مار تین است، از بدنه فوق هیجان انگیز بر خور دار است که آن را بسیار منحصر به فرد می کند. اما آن چه آستون مار تین والها را متمایز می سازد، استفاده از رینگ های ۲۰ و ۲۱ اینچی فورج شده آلومینیومی هستند. در حقیقت پروسه طراحی و ساخت چنین رینگ های با پیچیدگی خاصی مواجه بوده؛ زیرا



رینگ های آلومینیومی فورج «آستون مار تین»

در جلسه اخیر انجمن صنایع همگن قطعه سازان با حضور وزیر صمت مطرح شد؛

نقدینگی ناکافی؛ پاشنه آشیل ادامه تولید خودرو و قطعه

وزیر صمت در نشست با قطعه سازان، تدوین و ابلاغ بسته حمایتی تولید را اعلام کرد و فعالان در خواست کردند نقدینگی فوری به صنعت تزریق شود

وزیر صمت نیز با اشاره به ارتباط نزدیک خود با فعالان صنعت، تدوین و ابلاغ بسته مدیریت بحران را نتیجه همین تعامل و رویکرد می داند. اکنون انتظار می رود با تصویب و اجرای سریع بسته حمایتی، تمام ارکان تصمیم گیرنده کشور بدون تفسیر به رأی یا تعلل، همکاری لازم را در اجرا به عمل آورند. پرهیز از اجرای سلیقه ای و تعلل در پیگیری مصوبات از جمله مطالبات جدی قطعه سازان از دولت و نهادهای مسئول است تا ثبات به زنجیره تولید باز گردد.

نقدینگی ناکافی؛ تهدیدی جدی برای آینده تولید و اشتغال با وجود اقدامات انجام شده، چالش تامین نقدینگی همچنان پابرجاست و حجم فعلی نقدینگی تزریق شده، پاسخگوی نیازهای صنعت نیست. قطعه سازان هشدار دادند چنانچه تامین مالی کافی صورت نگیرد، ادامه پرداخت حقوق کارکنان، تسویه بدهی ها، مدیریت چک های برگشتی و الزامات مالیاتی با بحران جدی مواجه خواهد شد و نتیجه آن کاهش تولید و حتی تعطیلی بخشی از واحدهای فعال خواهد بود.

بر اساس گزارش انجمن، تنها در سه ماهه نخست امسال به واسطه سیاست قیمت گذاری دستوری، ۲۸۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته به دو خودرو ساز بزرگ و ۶۰۰ هزار میلیارد تومان سوسپسید سیاه (ناشی از تفاوت قیمت دستوری با بازار خودرو) تحمیل شده است. مطالبات معوق زنجیره تامین هم به بیش از ۵۰ هزار میلیارد تومان رسیده و تداوم این وضعیت افزون بر آسیب به قطعه سازان، به مصرف کنندگان محروم از خودرو کارخانه ای نیز زیان وارد می کند.

با نبر این گزارش، سالانه ۷ میلیون معامله خودرویی ثبت می شود؛ اما فقط یک میلیون خودرو مستقیماً از کارخانه خارج و عمدتاً نصیب برندگان قرعه کشی می شود. به همین دلیل تأکید شد باید بازار به گونه ای مدیریت شود تا قیمت واقعی جایگزین واسطه گری شود و جریان نقدینگی به تولید باز گردد.

امید به استمرار تولید، مشروط بر پشتیبانی جدی دولت در بخش پایانی نشست، قطعه سازان یادآور شدند همواره حتی در شرایط بحرانی و جنگی نیز پای کار بوده اند و طی بحران اخیر، به رغم محدودیت ها، تولید متوقف نشده است. آنان تصریح کردند اگر نقدینگی لازم فراهم نشود، نه تنها ثبات تولید حفظ خواهد شد بلکه ارتقای کیفیت، تداوم تیراژ و جلوگیری از ریزش نیروی انسانی نیز میسر می شود. در غیر این صورت، تکرار تجربه زیان های انباشته، افت شدید تولید و بیکاری جمعی از نیروی انسانی محتمل خواهد بود. قطعه سازان همچنین مدیریت و واردات کالاهای غیر ضروری و تخصیص ارز تنها به لوازم مورد نیاز واحدهای تولیدی با ساخت داخل را خواستار شدند. از مسئولان انتظار می رود در این شرایط حساس، منابع کشور به خصوص ارز را با دقت، شفافیت و ضرورت به بخش تولید هدایت کنند تا شاهد تداوم ارتقای صنعت خودرو و قطعه سازی باشیم.

استمرار تولید، مشروط بر اصلاح سیاست ها و حمایت عملی به طور کلی صنعت خودرو و قطعه سازی ایران در شرایط فعلی بیش از هر زمان دیگری به تصمیمات قاطع، حمایت عملی و تخصیص به موقع منابع نیاز دارد. با وجود تدوین و ابلاغ بسته حمایت اضطراری، اگر پاشنه آشیل دیرینه یعنی کمبود نقدینگی و معضل قیمت گذاری دستوری به طور اساسی رفع نشود، استمرار تولید و حفظ اشتغال به شدت در معرض تهدید خواهد بود.

تجربه نشان داده است قطعه سازان ایرانی حتی در تنگنای بحران های اقتصادی، در کنار تولید و پشتیبانی صنعت ایستاده اند. با این وجود، ادامه این روند تنها در صورت جبران بخشی از مطالبات معوق، تسهیل فرآیندهای پرداخت و اصلاح سیاست های کلان مقدور خواهد بود. علاوه بر این، این نکته هم ضروری است که مدیریت ارز و واردات نیز باید کاملاً هدفمند و به نفع تولید داخلی برنامه ریزی شود. در شرایط فعلی، اجماع ارکان دولت، بانک مرکزی و وزارت صمت و نیز هماهنگی زنجیره تامین می تواند راهگشای حفظ ثبات و آینده این صنعت باشد؛ به ویژه در بحبوحه تحریم و بحران اقتصادی، هم افزایی و حمایت هوشمندانه ضامن پایداری تولید خواهد بود.



نوربالا

در سه ماهه نخست امسال به واسطه قیمت گذاری دستوری ۲۸۰ همت زیان انباشته و ۶۰۰ همت سوسپسید سیاه به دو خودرو ساز بزرگ تحمیل شده است. مطالبات معوق زنجیره تامین هم به بیش از ۵۰ همت رسیده و تداوم این وضعیت به قطعه سازان، خودرو سازان و مصرف کنندگان زیان می زند

تصویب شد و مقرر شد بخشی از منابع لازم به ویژه از طریق نظام بانکی به مجموعه سایپا تزریق شود. با این حال، به علت روند خصوصی سازی ایران خودرو، تا این زمان تسهیلات معادلی برای آبی پوشان جاده مخصوص پیش بینی نشده و انجمن قطعه سازان از دولت خواستار تعمیم حمایت به شرکت های خصوصی نیز شد. این در حالی است که این تسهیلات بلاعوض نبوده و با نرخ بهره باید بازپرداخت شود. هشدار داده شد که در صورت تاخیر در تزریق نقدینگی، دامنه بیکاری و تعطیلی واحدها گسترش می یابد و خسارت های غیر قابل جبران به بخش تولید وارد خواهد شد.

ضرورت حل نهایی مساله قیمت گذاری دستوری و تمرکز سیاست گذاری قطعه سازان کشور، یکی از اصلی ترین ریشه های بحران نقدینگی و زیان های انباشته را سیاست قیمت گذاری دستوری دانستند و خواستار حل ریشه ای این امر شدند. از منظر آنان، سیاست گذاری صنعت خودرو باید در یک مرکز فرماندهی متمرکز به محوریت وزارت صمت انجام گیرد تا از تداخل و تفسیر های متعارض جلوگیری شود.

نوربالا

جمع مطالبات معوق زنجیره تامین از دو خودرو ساز بزرگ کشور به ۴۰ همت و مجموع مطالبات معوق از خودرو سازان دولتی و خصوصی به ۵۰ همت می رسد و لازم است که فوراً دست کم ۲۰ همت آن به زنجیره تامین تزریق شود تا بتوان از بحران فعلی عبور کرد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در بزنگاهی تاریخی قرار گرفته است؛ جایی که سیاست های مقطعی و مداخلات بیرونی نقش تولید را به شماره انداخته و قطعه سازان و خودرو سازان را در تنگنای بی سابقه ای قرار داده است. صف طولانی مطالبات معوق، تورم افسار گسیخته و دستورالعمل های گاه متضاد، تهدیدی جدی برای بقای یکی از مهم ترین حلقه های اقتصاد کشور به شمار می رود.

در همین فضای ملتهب و نفس گیر، بسته حمایتی ویژه دولت به مثابه تلاش برای احیای قلب تپنده صنعت خودرو ابلاغ شد؛ بسته ای که قرار است با هدف ساماندهی بحران نقدینگی، رفع گره های زنجیره تامین و بازگرداندن رفق به خطوط تولید، ناجی این صنعت باشد. اکنون امید قطعه سازان به اجرای سریع و بی حاشیه همین مصوبات بسته است. زیرا همگان می دانند که تا زمانی که مسیر نقدینگی و تعادل در سیاست گذاری هموار نشود، چرخ تولید در بزرگ ترین صنعت مادر ایران، همچنان لنگ خواهد زد.

ابلاغ بسته حمایتی برای تولید در شرایط اضطراری در جلسه ای راهبردی با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت و اعضای انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو کشور، «بسته جامع حمایت اضطراری از تولید» رسماً ابلاغ شد. قطعه سازان با اشاره به معضلات مزمن صنعت تأکید کردند در صورت عدم تزریق فوری نقدینگی، زنجیره تولید خودرو کشور دچار وقفه جدی می شود. در این نشست که با حضور معاونان صنعت خودرو برگزار شد، مسائل کلیدی همچون ناترازی انرژی، بحران نقدینگی و قیمت گذاری دستوری مورد بحث قرار گرفت و بر نیاز دو خودرو ساز بزرگ به حمایت مالی فوری تأکید شد. همچنین نمایندگان صنفی نیز خواستار تصمیمات سریع و اجرایی شدن کامل مصوبات شدند.

در این نشست که با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت، معاونان و اعضای هیات رئیسه انجمن همگن قطعه سازان خودرو کشور برگزار شد، «بسته جامع حمایت از تولید در شرایط اضطراری» ابلاغ شد. هدف این اقدام، مهار آثار بحران های پیش بینی نشده و حفظ استمرار جریان تولید در زنجیره صنعت خودرو است. قطعه سازان با وصف وضعیت فعلی به مثابه شرایط جنگی و فورس ماژور، اخطار دادند اگر برای رفع مساله نقدینگی و تامین مالی زنجیره تولید، تدبیری عاجل اتخاذ نشود، در عمل ادامه تولید غیر ممکن خواهد شد.

در راستای برنامه ریزی و ارائه راهکارهای یکپارچه، جلساتی میان انجمن صنایع همگن قطعه سازان، انجمن خودرو سازان ایران، انجمن صنفی تولید کنندگان، دو خودرو ساز بزرگ و مسئولان وزارت صمت برگزار شد که با تهیه و ارسال نامه ای سه محوری به وزیر، خواستار اقدامات سریع شدند. این نامه تامین مالی، ایجاد انسجام سیاست گذاری و حذف موانع کوتاه مدت را محور قرار داد و راهکارهای پیشنهادی بخش خصوصی برای عبور از بحران فعلی را در اختیار مسئولان قرار داد.

نقدینگی، شرط حیاتی ادامه تولید و عبور از بحران مهم ترین دغدغه فوری قطعه سازان و خودرو سازان که در این نشست انعکاس یافت، بحران نقدینگی بود؛ بحرانی که ریشه در تداوم قیمت گذاری دستوری و بدهی دولت به زنجیره تامین دارد. بر همین اساس جمع مطالبات معوق زنجیره تامین از دو خودرو ساز بزرگ کشور به ۴۰ هزار میلیارد تومان و مجموع مطالبات معوق از خودرو سازان دولتی و خصوصی به ۵۰ هزار میلیارد تومان می رسد و لازم است که فوراً دست کم ۲۰ هزار میلیارد تومان آن به زنجیره تامین تزریق شود؛ از این رو، چنان چه هر یک از دو خودرو ساز بزرگ کشور ۱۰ هزار میلیارد تومان تزریق نقدینگی داشته باشند، می توان از بحران فعلی عبور کرد. بر پایه تصمیمات جلسه و با همکاری وزارت صمت، اقتصاد و بانک مرکزی، بسته حمایتی با هدف تامین نقدینگی

تکلیف عوارض شهری روی پلاک خودروهای فروخته شده چیست؟



«ایستنا: سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا درباره مشکل واگذاری پلاک‌های آلوده (پلاک‌هایی که دارای عوارض معوق است) گفت: «ما در موضوع دریافت عوارض شهری با یک ناهماهنگی مواجه هستیم و آن این است که همه موظف هستند اطلاعات را در یک بستر سامانه‌ای به نام «سمیع» (سامانه ملی یکپارچه عوارض خودرو) که از طرف وزارت کشور معرفی شده است، ثبت و تبادل کنند.» وی افزود: «برخی از شهرداری‌ها متأسفانه قائل به این نیستند که اطلاعات و دیتاهای خود را از طریق سامانه سمیع تبادل کنند. این ناهماهنگی باید از طرف وزارت کشور و شهرداری‌ها از طریق سازمان

همکاری شهرداری‌ها که زیر مجموعه وزارت کشور است، حل و فصل شود.» سردار حسینی با اَشْبارَه به ماده قانونی مربوطه خاطر نشان کرد: «در راستای اجرای آن ماده قانونی که به پلیس اجازه داده پلاک‌هایی را که بیش از یک سال در انبار مانده‌اند آزاد و دوباره وارد چرخه استفاده کند، این موضوع یکی از معضلات جدی به‌شمار می‌آید. ما پلاکی را به شخصی واگذار می‌کنیم، اما بعد متوجه می‌شویم که روی این پلاک از قبل مبالغی تحت عنوان عوارض شهرداری و آزادهای باقی مانده است.» وی تأکید کرد: «این مساله باید از طریق وزارت کشور و شهرداری‌ها پیگیری شود.»

است و شاید برای زمان بمباران چندان مناسب نباشند.» وی افزود: «مردم می‌توانند در مترو پناه بگیرند؛ هم در مترو، هم در پارکینگ‌های طبقاتی زیرزمینی وزارتخانه‌ها و ساختمان‌های بلند می‌توان پناه گرفت.»

«مترو تهران در یک شب حدود ۴ هزار نفر را پذیرا بود

روز گذشته محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران نیز در جواب این سوال که آیا مترو می‌تواند پناهگاه باشد؟ توضیح داد: «اساساً در شرایط بحران برای پدافند غیرعامل، امکان استفاده از مترو به‌عنوان پناهگاه وجود دارد؛ اما تجهیز ایستگاه‌ها به امکاناتی از قبیل سرویس‌های بهداشتی سیار، آب، دارو و... نیاز به تمهیداتی دارد که باید به آن توجه داشت.» وی گفت: «برنامه‌ریزی ما نیز از روز اول به این ترتیب بود که پذیرای مردم باشیم. مترو در شب اول حدود ۴ هزار نفر را پذیرا بود و به پناهگاه مردم تبدیل شد. رفته‌رفته مردم از شهر خارج شدند و آمار مراجعه به مترو کمتر شد؛ ولی ما تمهیدات مورد نظر را پیش‌بینی کرده بودیم.»

«نقش ایستگاه‌های مترو در پدافند غیرعامل

در سال ۱۹۴۰ و در میانه جنگ جهانی دوم، لندن با حملات سنگین هوایی از سوی آلمان نازی مواجه شد. هزاران نفر از مردم برای در امان ماندن از این حملات، به ایستگاه‌های مترو پناه بردند. مترو لندن که از سال ۱۸۶۳ فعالیت خود را آغاز کرده بود، یکی از پیشرفته‌ترین شبکه‌های زیرزمینی آن زمان محسوب می‌شد. این تونل‌ها به دلیل عمق و ساختار مقاوم، پناهگاه‌های موثری برای مردم شدند. در ابتدا، دولت بریتانیا مخالف استفاده از مترو به‌عنوان پناهگاه بود؛ اما فشار افکار عمومی و شدت حملات، در نهایت این فضاها را به پناهگاه‌هایی رسمی تبدیل کرد. پس از جنگ تحمیلی ایران و عراق، در اسناد بالادستی مانند طرح جامع تهران (۱۳۸۶) و برنامه‌های پنج‌ساله شهرداری، بر لزوم تدوین الزامات پدافند غیرعامل برای مترو تأکید شده بود. پدافند غیرعامل مجموعه اقدامات غیرمسلحانه‌ای است که با هدف افزایش بازدارندگی، کاهش آسیب‌پذیری، تداوم فعالیت‌های ضروری، ارتقای پایداری ملی و تسهیل مدیریت بحران در برابر تهدیدات دشمن انجام می‌شود. از طرفی ساخت مترو تهران از سال ۱۳۶۴ آغاز شد. اما آیا مترو، پناهگاهی امن برای تهران نیز هست؟ یکی از کارشناسان این حوزه می‌گوید: «در ساخت ایستگاه‌های مترو به موضوع پدافند غیرعامل توجه کافی نشده؛ زیرا این مساله هزینه‌های ساخت را به شدت افزایش می‌داد. تنها ایستگاه مترو قیطریه در زمان مدیریت آقای محسن هاشمی، برای مواقع بحرانی همچون بمباران طراحی شد و از این نظر، با سایر ایستگاه‌ها متمایز است. با این حال، پس از تغییر مدیریت، این ایستگاه نیز نیمه‌کاره رها شد و بدون تکمیل الزامات پدافند غیرعامل به بهره‌برداری رسید.» این کارشناس ادامه می‌دهد: «گرچه ایستگاه‌ها برای دوران بمباران طراحی نشده‌اند، اما به دلیل عمق زیاد، شاید بتوان از آن‌ها به‌عنوان محل پناه‌گیری استفاده کرد.»

رئیس شورای شهر تهران:

مترو در شرایط بحرانی می‌تواند پناهگاه باشد

«با آغاز تجاوز نظامی

به کشورمان، یکی از مباحث مطرح شده برای امنیت بیشتر شهروندان، استفاده از برخی ساختمان‌ها و



سازه‌های مقاوم مثل ایستگاه‌های مترو به‌عنوان پناهگاه بود. در روزهای ابتدایی تجاوز رژیم اشغالگر قدس به ایران، فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت بیان کرد که امنیت مردم در زمان حمله‌ها بسیار مهم است و در همین راستا مساجد و ایستگاه‌های مترو به‌عنوان پناهگاه آماده خدمات‌رسانی هستند و در اختیار مردم قرار می‌گیرند. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

«سوله‌های بحران، بیشتر برای زلزله مقاومت دارند

چند روز قبل، رئیس شورای اسلامی شهر تهران در خصوص وضعیت پناهگاه‌های شهر تهران گفت: «متأسفانه در تهران و شهرهای دیگر به صورت کامل پناهگاهی نداریم؛ باید با توجه به تجربیات زمان جنگ از پناهگاه‌هایی استفاده کنیم که پیش از این در برخی مکان‌های مشخص شهر احداث شده‌اند.»

وی ادامه داد: «در زمان جنگ برای ساخت پناهگاه، ستادی در نخست‌وزیری تشکیل شد که بنده نیز با آن همکاری داشتم و قرار بود پناهگاه‌ها با طرح‌های مختلفی اجرا شود. حتی یکی از طرح‌های تحقیقاتی که من روی آن کار کردم، پناهگاه‌های بتنی پیش‌ساخته بود که این ظرفیت را داشت در زیرزمین‌ها با قطعات جدا شده نصب و به یک پناهگاه ثابت و محکم تبدیل شود.» رئیس شورای شهر تهران تأکید کرد: «ما در زمان جنگ هم نیاز به آموزش برای رفتن به پناهگاه داشتیم؛ حتی در خوزستان و شهر اهواز وقتی جنگ شروع شد به خیابان‌ها آمدیم و شروع کردیم به پناهگاه ساختن.» وی افزود: «در تهران مردم در زیرزمین‌ها و زیر راه‌پله‌ها سنگر می‌گرفتند تا وضع زمان بمباران به پایان برسد. من فکر می‌کنم باید در این باره کار مهندسی و درستی صورت گیرد. خیلی از کشورها، استانداردهای ساختمانی‌شان پناهگاه دارد؛ یعنی همان طوری که باید

انبار بسازند، حتماً باید پناهگاه هم داشته باشند؛ حتی کشوری مثل سوئیس پناهگاه مقابله با تشعشعات اتمی را دارد که شرایط خاصی دارد.» چمران تصریح کرد: «مترو و سوله‌های بحران می‌توانند در شرایط بحرانی پذیرای مردم باشند؛ تونل‌های مترو و خود مترو عمق زیادی دارند، بنابراین پناهگاه‌های مناسبی هستند که می‌توان از آن استفاده کرد.» وی با بیان این که وسایل اولیه مورد نیاز باید به سوله‌های بحران منتقل، انبار و نگهداری شود، گفت: «البته کاربری سوله‌ها را تغییر دادیم. تعداد اندکی باقی ماند که آن هم دو عملکردی است؛ یعنی در شرایط بحران حتماً باید سریعاً تخلیه شود و در اختیار ستاد بحران قرار بگیرد؛ امروز به ستاد مجدداً یادآوری می‌کنم که سوله‌ها مورد استفاده قرار بگیرد. البته مقاومت این اماکن بیشتر متناسب با زلزله



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنه‌اروزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

جای: امید نشرو چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

تهران ۲۷ ۱۷ 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

بیل‌بورد
Billboard

سوبارو با کمپین «پدر بودن یک ماجراجویی است» بازارها را نشانه گرفت

«برند سوبارو در همکاری با یک آژانس تبلیغاتی در پاراگوئه، کمپین احساسی و خلاقانه‌ای با عنوان «پدر بودن یک ماجراجویی است» منتشر کرد. این کمپین به جای نمایش پدران و خودروهای بی نقص، لحظات واقعی و خاطره‌ساز زندگی روزمره را به تصویر می‌کشد؛ جایی که خط و خش‌ها و شیشه شکسته، نمادی از عشق و ارتباط عمیق پدرانه است.



کسب و کارهای نو و ملاحظات قانونی

«پس از سنگ‌فرش کردن خیابان سی تیر تهران، شهرداری منطقه ۱۲ طرحی را برای حضور اغذیه‌فروشان در این خیابان اجرا کرد. به دنبال این تصمیم، خیابان سی تیر، رنگ و روی جدیدی گرفت و سیل شهروندان بود که به هوای قدم زدن و خرید در خیابان غذای تهران (استریت فود) راهی این خیابان تاریخی می‌شدند. حضور غرفه‌داران فروش اغذیه از سال ۱۳۹۶ تا سال ۱۴۰۲ در خیابان سی تیر ادامه داشت تا این که در این دوره از مدیریت شهری با توجه به چالش‌های به وجود آمده از جمله موضوعات ترافیکی، بهداشتی، امنیتی و... شهرداری اعلام کرد که

غرفه‌های اغذیه‌فروشی در این محل جمع‌آوری و پس از مدتی مجدداً مستقر خواهند شد. اما حالا از شورای شهر تهران خبر می‌رسد که اجازه راهاندازی مجدد استریت فود در خیابان سی تیر صادر نخواهد شد. به گفته رئیس کمیته میراث فرهنگی شورای شهر تهران، در مدتی که دهکده‌های اغذیه‌فروشی خیابان سی تیر جمع‌آوری شد، چند مجموعه حاکمیتی مشخص که در این خیابان مستقر هستند شکایت کرده‌اند و در حال حاضر مجوزی از سوی مجموعه‌های بالادست برای راهاندازی مجدد دهکده‌های اغذیه‌فروشی صادر نشده است.

به نظر می‌رسد اجرای طرح خیابان غذا (که این روزها در تهران و شهرستان‌های کشور با استقبال مواجه شده و در شهرهای بجنورد، کرمانشاه و شیراز هم دنبال می‌شود) در شهر تهران که مردم در آن همواره با مشکلات ترافیکی دست به گریبان هستند، نیاز به پیوست‌های خاص ترافیکی، بهداشتی و فرهنگی دارد که لازم است توسط مسئولان مربوطه به این موضوع توجه شود تا در خیابان‌های غذای تازه‌ای که در تهران ایجاد می‌شود، دیگر همچون خیابان تاریخی سی تیر، شاهد مشکلات ترافیکی نباشیم.



حرف آخر
The Fast Word

علی زراندوز

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار